Rapport annuel de Metrolinx

2013-14

Photo : UP Express Pearson

Bâtir le transport en commun et le réseau de transport d'aujourd'hui

METROLINX

Une agence du gouvernement de l'Ontario

Photo : Gare Union

Table des matières

Message du président	4
Message du chef de la direction	5
Structure de gouvernance	6
Conseil d'administration de Metrolinx	6
Vision, mission et valeurs	7
Miser sur les progrès	8
Bienvenue à la nouvelle gare Union	13
Transport en commun rapide	14
Union Pearson Express	16
GO Transit	20
PRESTO	24
Innovation et durabilité	26
Portée et engagement	30
Prix et reconnaissance	33
Discussion et analyse de la direction	34
États financiers vérifiés	35

Message du président **Robert Prichard**

Au cours de l'exercice financier 2013-2014, Metrolinx a réalisé des progrès dans les cinq éléments du mandat établi en 2009.

Nous avons augmenté les opérations de GO Transit. Les autobus de GO transit offrent plus de service et accueillent de plus en plus de passagers chaque année. En 2013-2014, nous avons progressé sur plus de 100 projets servant à augmenter la capacité dans les sept corridors de GO Transit et nous avons lancé le service continu bidirectionnel toutes les 30 minutes sur les corridors de Lakeshore – la plus grande expansion de l'histoire de GO. Les succès de GO Transit ont été récompensés par le prix Outstanding Public Transportation System Achievement Award de l'American Public Transportation Association.

Nous avons construit une nouvelle infrastructure. Les tunneliers ont creusé plus de trois kilomètres de la future route du TLR Eglinton Crosstown. Nous avons ouvert le premier tronçon du SAR vivaNext avant la date prévue et en respectant le budget. Nous avons terminé l'embranchement aérien pour l'Union Pearson Express pour vous rendre à l'aéroport Pearson et en revenir. Et ce ne sont que 3 exemples parmi plus de 200 projets d'infrastructure qui ont connu des progrès au cours de l'année.

Nous avons élargi PRESTO. Nous avons désormais plus de un million de titulaires d'une carte. PRESTO n'est pas qu'une question de commodité; il permettra de simplifier une vraie intégration entre les 10 systèmes de transport en commun de la région du Grand Toronto et de Hamilton (RGTH). Les utilisateurs de PRESTO ont profité de la mise à niveau importante du système qui a eu lieu l'an dernier et qui permet aux passagers d'utiliser leur carte dans tout système de transport en commun doté de PRESTO dans la RGTH ou à Ottawa. Maintenant, PRESTO cherche à prendre de l'expansion du côté de la Commission de Transport de Toronto.

Nous avons proposé la nouvelle vague de projets. En mettant à profit notre perspective régionale unique, notre analyse de données probantes par des experts, les avantages et les coûts, nous avons déterminé les projets proposés de la nouvelle vague et nous les avons rendus publics. Nous continuons de consulter, d'écouter et d'apprendre, les opinions des personnes intéressées par l'avenir du transport en commun et du transport dans la RGTH.

Nous avons proposé notre plan de financement. Metrolinx a besoin de fonds durables et dédiés pour continuer à aller de l'avant. Lors de l'exercice 2013-2014, nous avons déposé notre Stratégie d'investissement devant les dirigeants des conseils municipaux pour examen. Ses 24 recommandations étaient basées sur une révision exhaustive des pratiques exemplaires générales. En retour, la province de l'Ontario a proposé un programme de 15 milliards de dollars sur 10 ans pour appuyer la mise en œuvre du Grand Projet.

Nous sommes sur une bonne lancée, nous avons un soutien solide de la province, un chef de la direction exceptionnel et un personnel dévoué et talentueux. Au nom du conseil d'administration, je suis confiant que nous pouvons bâtir le transport en commun et le transport dont nous avons besoin afin que notre région puisse continuer à prospérer, croître et à réussir.

Cordiales salutations,

J. Robert S. Prichard
Président, Metrolinx

Message du chef de la direction **Bruce McCuaig**

Au cours de l'exercice fiscal 2013-2014, les projets de Metrolinx ont été composés de creusage, de pavage et de construction dans la région du Grand Toronto et Hamilton (RGTH) au moment où nous transformons la vision progressiste du Grand Projet en un réseau de transport en commun et de transport tangible.

Nous sommes motivés par les besoins urgents de notre région :

- La congestion coûte aux citoyens de la RGTH près de 6 milliards de dollars chaque année
- Notre population connaît une croissance d'environ 100 000 personnes chaque année
- Environ la moitié des personnes de notre région habite et travaille hors de la Ville de Toronto

Je suis fier de nos réalisations dans chaque division d'exploitation au cours de l'année. Le personnel de Metrolinx a encadré de façon experte la progression de projets prioritaires de transport et de transport en commun de 16 milliards de dollars en construction ainsi que pour le plus gros investissement dans l'expansion du service ferroviaire GO et les services d'autobus. Le service rapide le long du premier tronçon du SAR VivaNext réduit le temps de voyage des passagers d'environ 30 %. PRESTO simplifie la façon de payer le tarif de plus d'un million de titulaires de carte. UP Express est en cours de construction et sera prêt à accueillir les passagers en 2015.

Rien de tout cela ne serait possible dans l'engagement dont nos employés font preuve au travail chaque joué Metrolinx est un organisme constitué de professionnels en transport et en planification qui ont dédié leur carrière à permettre le déplacement de personnes et de biens. C'est un privilège que de travailler avec eux afin de trouver des solutions aux défis pose's par le transport et le transport en commun de notre région et de mettre en œuvre ces solutions.

Sans des améliorations adéquates au transport et au transport en commun, la RGTH sera moins concurrentielle et moins solide sur le plan économique. Nous avons la responsabilité de mettre en œuvre des systèmes et des services qui permettent de penser à l'avenir ainsi qu'à nos besoins ici et maintenant afin d'optimiser les ressources financières et de léguer une meilleure région, une meilleure qualité de vie et plus de possibilités pour les générations à venir.

Le travail que nous devons accomplir est énorme, mais comme nous continuons de livrer des projets de qualité élevée dans les délais et budgets prescrits, il n'y a aucun doute que nous construisons aujourd'hui le transport et le transport en commun de demain.

Cordiales salutations,

Bruce McCuaig
Président et chef de la direction, Metrolinx

Structure de gouvernance

Metrolinx est une société établie par la province de l'Ontario sous la Loi de 2006 sur Metrolinx. Le conseil d'administration et le chef de la direction de Metrolinx sont nommés par le lieutenant gouverneur en conseil sous la recommandation du ministre des Transports.

Le conseil d'administration régit la société et fournit la direction stratégique et la supervision des activités et opérations de Metrolinx. Le conseil se rencontre au moins six fois par année, incluant quatre réunions qui comportent des séances ouvertes au public.

Conseil d'administration de Metrolinx

J. Robert S. Prichard, président; nommé le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 3 septembre 2016.

Stephen Smith, vice-président; nommé le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 13 janvier 2016.

Rahul Bhardwaj, nommé le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 13 janvier 2016.

Janet Ecker, nommée le 31 octobre 2012 avec un mandat se terminant le 31 octobre 2016.

Joseph A.G. Halstead, nommé le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 13 février 2015.

Richard Koroscil, nommé le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 13 février 2015.

Hon. Frances Lankin, P.C., C.M., appointed January 13, 2013 with a term expiring on January 13, 2014.

Marianne McKenna, nommée le 18 juillet 2012 avec un mandat se terminant le 18 juillet 2015.

Nicholas Mutton, nommé le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 13 janvier 2016.

Lee Parsons, nommé le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 12 février 2014.

Rose M. Patten, nommée le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 13 janvier 2016.

Bonnie Patterson, nommée le 18 juillet 2012 avec un mandat se terminant le 18 juillet 2015.

Howard Shearer, nommé le 18 juillet 2012 avec un mandat se terminant le 18 juillet 2015.

Douglas Turnbull, nommé le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 13 février 2015.

Bruce McCuaig, président et chef de la direction de Metrolinx est également un membre du conseil, nommé le 4 septembre 2010 avec un mandat se terminant le 4 septembre 2016.

Nous souhaitons remercier chacun des membres du conseil pour leurs contributions lors de l'exercice 2013–2014.

De plus, nous aimerions remercier Frances Lankin et Lee Parsons pour leurs contributions au conseil de Metrolinx.

Vision, mission et valeurs

Vision

Travailler ensemble pour changer les façons de se déplacer dans la région.

Mission

Promouvoir et offrir des solutions de mobilité pour la région du Grand Toronto et de Hamilton.

Valuers

Servir avec passion
Aller de l'avant
Travailler en équipe

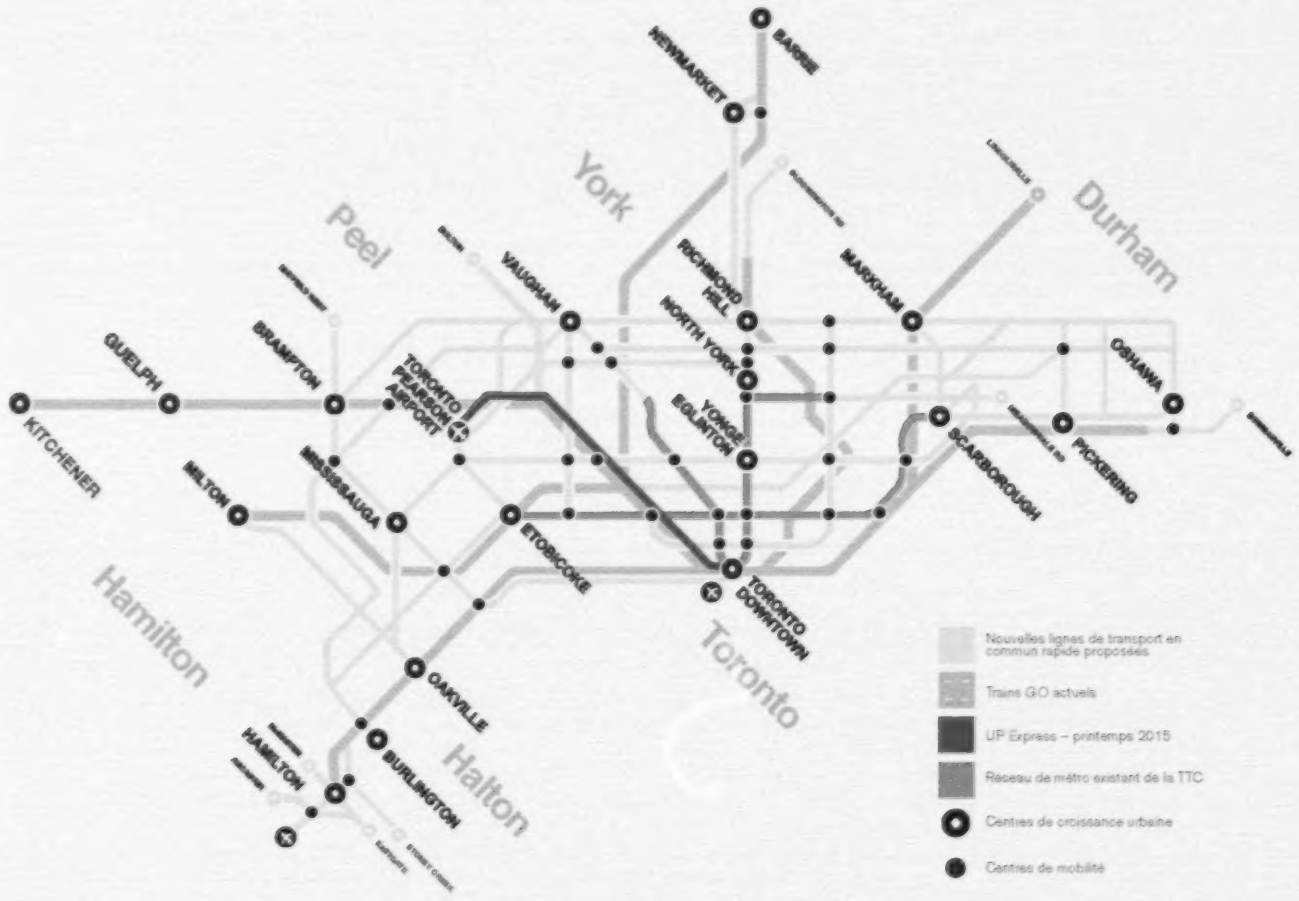
Miser sur les progrès

Chez Metrolinx, nous réalisons une vision ambitieuse d'un transport et d'un transport en commun intégrés et coordonnés dans la région du Grand Toronto et Hamilton (RGTH). Depuis notre création en 2006, nous avons défendu, élaboré et mis en œuvre des initiatives qui accroissent la prospérité, la durabilité et la qualité de vie. Aujourd'hui, étant responsables des projets de transport en commun de 50 milliards de dollars dans la « Première Vague » et la « Nouvelle Vague », nous modifions la façon dont les gens se déplacent dans notre région.

16,1 %

Un investissement de 16,1 % dans une infrastructure de base comme le transport en commun obtient le taux de rendement le plus élevé de tous les projets d'infrastructure publics de 16,1 %.

Source : Alfredo M. Pereira, Is All Public Capital Created Equal? The Review of Economics and Statistics, août 2000, Vol. 82, No. 3, pages 513 à 519.



Première vague : les projets de 16 milliards de dollars comprennent :

- Nouveau transport léger sur rail (TLR) de 53 km
- Nouveau service d'autobus rapides (SAR) de 60 km
- Nouveau prolongement de 9 km de la ligne de métro
- 25 km de voies ferrées reliant l'aéroport Pearson au centre-ville de Toronto (UP Express)

Nouvelle Vague : les projets de 34 milliards de dollars comprennent :

- Nouveau transport léger sur rail (TLR) de 23 km
- Nouveau service d'autobus rapides (SAR) de 100 km
- Nouveau prolongement de 6 km de la ligne de métro
- Service ferroviaire express Lakeshore de GO
- Électrification GO
- Électrification d'UP Express

Au cours de l'exercice financier 2013-2014, nous avons atteint une étape importante et nous avons réalisé des progrès concrets dans chaque division d'exploitation. Chaque projet terminé nous rapproche un peu plus pour respecter notre promesse relative au Grand Projet, notre plan primé sur 25 ans pour la RGTH.

Le Grand Projet façonne le plan stratégique quinquennal détaillé de Metrolinx, un document tourné vers l'avenir qui sert de lignes directrices quant à la planification des activités, à l'établissement du budget et à la planification des projets pour l'organisation. Il guide également l'élaboration de notre plan annuel des activités, qui établit les objectifs et les résultats à atteindre pour chaque exercice financier.

16 milliards de dollars

ont été investis pour améliorer et créer une infrastructure qui relie les gens et les communautés tout en réduisant le coût des déplacements dans la RGTH.

Embranchement de l'UP Express

Photo : Rendu de Hurontario-Main

Avec des projets de transformation dans la RGTH en 2013 et 2014, nous avons fait preuve d'un engagement à :

- Consulter étroitement ceux qui ont un intérêt dans le transport et le transport en commun régionaux.
- Attirer les passagers et gagner leur fidélité grâce à un excellent service à la clientèle.
- Forger une culture d'innovation et de créativité afin de surmonter tous les défis

Prendre les devants

Le leadership de Metrolinx en matière de transport et de transport en commun, sa perspective régionale de haut niveau et sa prise de décision basée sur des données probantes sont des atouts fondamentaux qui nous permettent de préconiser des solutions aux défis majeurs comme les embouteillages, l'accessibilité au transport en commun et la durabilité environnementale. Nous mettons du temps et des efforts dans la planification de solutions qui résoudront ces défis régionaux.

L'avenir de notre région et le succès de notre agence résident dans des décisions solides fondées sur la planification. Par exemple, le service ferroviaire express régional bidirectionnel sans interruption n'est pas seulement est non seulement enraciné dans la direction stratégique du Grand Projet, mais s'appuie sur le travail de planification exhaustive déjà en cours pour l'électrification du service GO bidirectionnel sans toute la journée. Nous avons déjà un plan pluriannuel en place pour appuyer ce service. D'autres exemples de notre travail de planification stratégique en 2013-2014 comprennent :

TLR Hurontario-Main :
Investissement de 1,6 milliard de dollars dans le Grand Projet pour relier deux centres d'affaires régionaux – Mississauga et Brampton – avec un achalandage annuel prévu de 29 millions de passagers d'ici 2031.

Stratégie sur le réseau d'allègement régional :
Un effort collaboratif entre Metrolinx, la TTC, la Ville de Toronto et la région de York pour alléger l'affluence sur la ligne de métro Yonge.

Intégration des tarifs et du service :
Une initiative offrant aux passagers un mode de paiement fluide et intégré des tarifs lorsqu'ils se déplacent dans tous les systèmes de transport de la RGTH, en mettant l'accent sur les trajets au-delà des limites municipales, longues distances dans une municipalité et les déplacements avec plusieurs fournisseurs de services de transport en commun.

Que nous engagions des partenaires de la région pour planifier, construire et opérer un système de transport en commun accessible intégré ou que nous participions au développement du plan de transport pour les Jeux panaméricains/parapanaméricains en 2015, nous mettons toujours l'accent sur l'atteinte d'une vision clairement définie de l'avenir du transport en commun dans la RGTH.

Le 27 mai 2013, Metrolinx a déposé notre **Stratégie d'investissement** devant le gouvernement provincial et les dirigeants des conseils municipaux pour examen. La stratégie d'investissement prévoit 24 recommandations associées à un plan en quatre parties visant à intégrer le transport en commun, la croissance et la planification de l'utilisation des terres dans la RGTH, à maximiser la valeur des investissements dans l'infrastructure publique, à optimiser le réseau et son efficacité, et à affecter de nouvelles sources de revenus pour le transport en commun et le transport.

En septembre 2013, Metrolinx a jeté les bases nécessaires à la surveillance du progrès avec le lancement du **Rapport de suivi des références sur le Grand Projet**. Le rapport définit une série d'indicateurs clés de performance (ICP) qui aideront à répondre aux questions essentielles sur tous les sujets de la façon dont on se déplace dans la RGTH, au choix, à l'accès, la sécurité, les incidences environnementales et la durabilité financière.

Centres de mobilité

Au cours de la dernière année, Metrolinx s'est engagée dans une planification étendue pour les centres de mobilité – des stations de transport en commun importantes qui offrent aux voyageurs un accès fluide au système de transport en commun régional, soutiennent le développement à haute densité, et font preuve d'excellence en matière de service à la clientèle. En 2013-2014, nos réalisations comprennent :

Centre de mobilité Kipling–identifier les options pour une nouvelle station d'autobus interrégionale qui accueillera les autobus de Mississauga Transit et de GO Transit et qui reliera le métro de la TTC et le service d'autobus existants à la gare Kipling

TLR Eglinton Crosstown gare centrale – créant une vision à long terme pour le centre de mobilité Eglinton–Mount Dennis et le centre de mobilité Kennedy.

Gare GO James St. North–planification d'un espace public de haute qualité et de connexions pour les piétons et les cyclistes pour ce nouveau centre de mobilité à Hamilton.

Notre objectif est de tirer le meilleur parti de tous investissements en transport en commun tout en assurant que les plans d'utilisation des terres sont étroitement liés aux améliorations du transport, qu'ils représentent des bonnes connections entre les lignes de transport, qui se croisent et que les enceintes des gares deviennent des destinations de haute qualité qui profiteront aux navetteurs et à la communauté environnante.

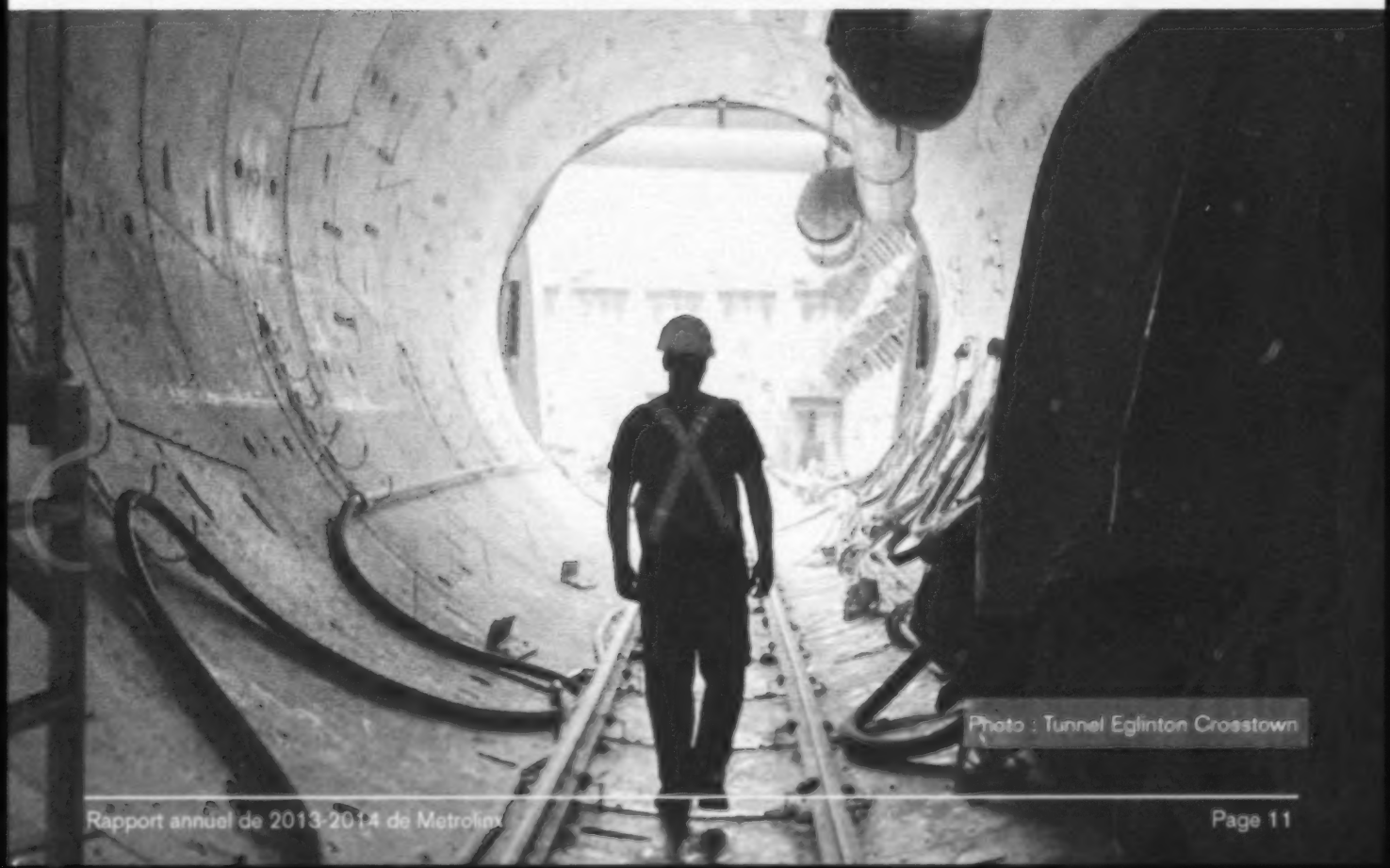


Photo : Tunnel Eglinton Crosstown

Photo: gare Union

Bienvenue à la nouvelle gare Union

Vous nous l'avez demandé, nous vous avons écouté.

Imaginez une gare de train éclairée et aérée, permettant à des milliers de passagers de se déplacer facilement sur une base quotidienne, se rendre à leurs destinations et en revenir rapidement, et ce, en tout confort et sans effort. Imaginez-vous la scène dans l'un des édifices les plus vieux et historiques du centre-ville de Toronto. Il s'agit d'une de nos initiatives de la plus haute priorité, la revitalisation de la gare Union.

La gare Union est le centre de transport de passagers le plus fréquenté au Canada et un important lien dans un réseau régional de chemins de fer, de métros, de lignes de transport en commun rapides desservant une communauté de 6,3 millions de personnes Colonne par colonne, voie par voie, la nouvelle gare Union émerge de derrière les grues et l'échafaudage.

Les projets de construction en cours contribueront à :

- Tripler les halls de GO Transit et permettre le futur prolongement de GO
- Transformer la façon dont les gens se rendent aux quais des trains et comment ils vivent la situation
- Accueillir les nouveaux passagers de UP Express à la gare

En 2013-2014, nous avons commencé la construction de 12 nouveaux escaliers et 6 nouveaux ascenseurs afin d'améliorer l'accès au train et aux éléments historiques préservés et restaurés de la gare et nous avons érigé la dernière des 48 colonnes qui supporteront l'atrium de verre de 5 000 mètres carrés au-dessus du train couvert. Nous avons également complété une partie importante de la nouvelle gare vedette UP Express, dans le SkyWalk à la gare Union.

66 millions
nombre actuel de passagers chez GO qui embarquent annuellement à la gare Union

2-3 fois
augmentation prévue du volume de passagers de GO à la gare Union d'ici 2031

Photo : Rendu du VLR Crosstown

Transport rapide

Trajets plus rapides. Moins d'embouteillages.

Glisser sur les voies ferrées en surface et souterrain et dans des voies réservées aux autobus, le transport en commun rapide amène les gens à destination plus rapidement. Metrolinx met le financement provincial à profit, reliant Toronto à des initiatives de transport en commun d'une valeur de 8,4 milliards de dollars qui contribueront à la prospérité de notre économie, réduiront la congestion, et fourniront un accès facile aux métros, autobus et au réseau de GO Transit.

Notre projet de transport en commun rapide le plus important est le TLR Eglinton Crosstown, qui offrira un service rapide et fiable sur toute la Eglinton Avenue, de Mount Dennis (Weston Road) à l'ouest à la gare Kennedy à l'est. Le projet comprend une section souterraine de 10 km entre Keele Street et Laird Drive et offrira un service de transport en commun qui sera 60 % plus rapide que le service d'autobus d'aujourd'hui.

En 2013-14 :

- Des puis d'extraction et de lancement ont été construits sur Black Creek Drive et Allen Road afin de faire de la place aux tunneliers.
- Le creusage a avancé de plus de trois kilomètres au total de Black Creek Drive à l'est d'Allen Road
- Des murs de tête ont été construits pour supporter les travaux d'excavation aux gares TLR Keele et Caledonia et la construction a commencé dans les stations Dufferin et Oakwood.
- Le pont Keelesdale Park a ouvert afin d'offrir un accès public sécuritaire aux terrains de sport, au futur centre communautaire et à l'aréna Chris Tonks.

Le premier tronçon de 34 kilomètres du SAR VivaNext – sur l'autoroute 7 entre Bayview et l'autoroute 404 – a ouvert le 18 août 2013 avant la date prévue et en respectant le budget, offrant un temps de voyage 30 % plus rapide aux passagers.

Photo : Tunneliers

Photo : Rendu du train

Union Pearson (UP) Express

En respectant les budgets. Dans les délais.

À compter du printemps 2015, l'expérience de voyage entre la gare Union et et l'aéroport international Pearson de Toronto sera transformé grâce au lancement de Union Pearson Express (UP Express). À titre de premier service ferroviaire express du Canada à desservir un aéroport, UP Express transportera les passagers en provenance ou à destination de l'aéroport Toronto Pearson rapidement, de façon fiable et confortable. Chaque aller simple – avec de brefs arrêts aux gares GO Bloor et Weston – prendra environ 25 minutes et les départs des trains sont prévus toutes les 15 minutes.

Avec le lancement d'UP Express, Toronto joindra le rang des 25 grands centres financiers du monde qui offrent des liens ferroviaires express de haute qualité qui relient leur centre-ville à l'aéroport. Aujourd'hui, le béton, l'acier et le verre donnent une forme réelle aux visions des architectes et des ingénieurs alors que quatre gares sont presque terminées. Les nouvelles voies posées s'élèvent dans « l'embranchement » élevé spectaculaire de 3 kilomètres. Des trains de pointe sont en production. Les uniformes sont en cours de conception. Et l'effervescence est de plus en plus grande, avec la sensibilisation du public qui augmente. Voici un aperçu préalable de votre voyage.

UP de la gare Union

La gare vedette de UP est située à l'intérieur du Skywalk. Les quais complètement fermés de UP Express à la gare Union seront un endroit tendance et confortable pour passer la brève attente pour la prochaine navette, avec un accès intérieur aux services de GO Transit, VIA et TTC. La gare devrait être terminée d'ici décembre 2014.

UP à la gare GO de Bloor

La gare UP Express à Bloor est en cours d'intégration avec GO Transit comme centre de mobilité – accueillant les passagers qui arrivent de la TTC ou qui viennent en auto dans la zone de débarcadère. Des tunnels préfabriqués ont été installés et une série de travaux de béton, des éléments en acier ainsi que des projets électriques et mécaniques sont terminés.

En 2013-2014, la construction de toutes les composantes UP Express a commencé – trains, gares, embranchement de voie ferrée, voies et signalisation.

UP à la gare Weston de GO

Les passagers la gare UP Express à Weston attendront dans un des deux quais recouverts de tuiles à ciel ouvert. Le projet a atteint sa phase finale, qui inclut la construction du bâtiment de la gare, de la place paysagère, l'expansion du stationnement et la passerelle piétonnière enjambant Lawrence Avenue.

Embranchement aérien

Reliant l'actuel corridor ferroviaire GO de Kitchener à l'aérogare 1 de l'aéroport Pearson, la structure de l'embranchement est complète – incluant 70 caissons, colonnes, chevêtres et portées de roulement, 319 poutres en béton et 24 poutres en acier, 46 tabliers de pont en béton, 32 parapets, 22 joints de dilatation et 3 ponts – et des voies et de la signalisation sont en cours d'installation.

UP à la gare Pearson

Point d'intégration fluide et premier bon accueil à la ville, les quais UP Express fermés à l'aéroport international Pearson de Toronto seront situés à une distance de marche de 150 mètres de l'aérogare 1 et à un trajet de 2,5 minutes en navette automatisée de l'aérogare 3. Le revêtement extérieur de la gare Pearson est terminé et les travaux mécaniques et électriques à l'intérieur progressent rapidement.

Trains UP

UP Express sera le premier service ferroviaire en Amérique du Nord à utiliser la technologie diesel Tier 4, qui est plus propre et plus efficace que la technologie existante. Les trains UP Express peuvent également être adaptés pour l'électrification dans l'avenir. Dix-huit unités ont été achetées : Douze voitures « A » avec un design de « nez » frontal et six voitures « C » équipées de salles de bains. Les trains sont expédiés par étapes et ils commencent à faire leur chemin du Japon vers le centre de maintenance de Willowbrook de Metrolinx à Etibicoke.

Photo : Gare vedette UP à la gare Union

Photo : UP à la gare Pearson

Se préparer pour les passagers

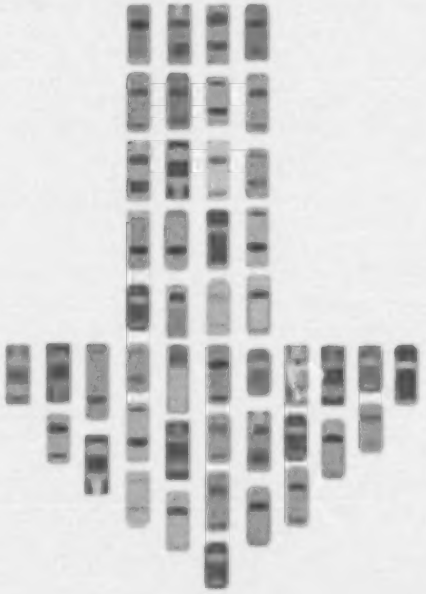
UP Express a été conçu avec l'expérience client à la base. À bord du train, les passagers profiteront de sièges confortables, de compartiments à bagages, d'une connexion WiFi, de prises de courant, et de toilettes accessibles aux fauteuils roulants. Nos représentants de services aux visiteurs offriront aux passagers un service exceptionnel et accessible pendant leur voyage de 25 minutes.

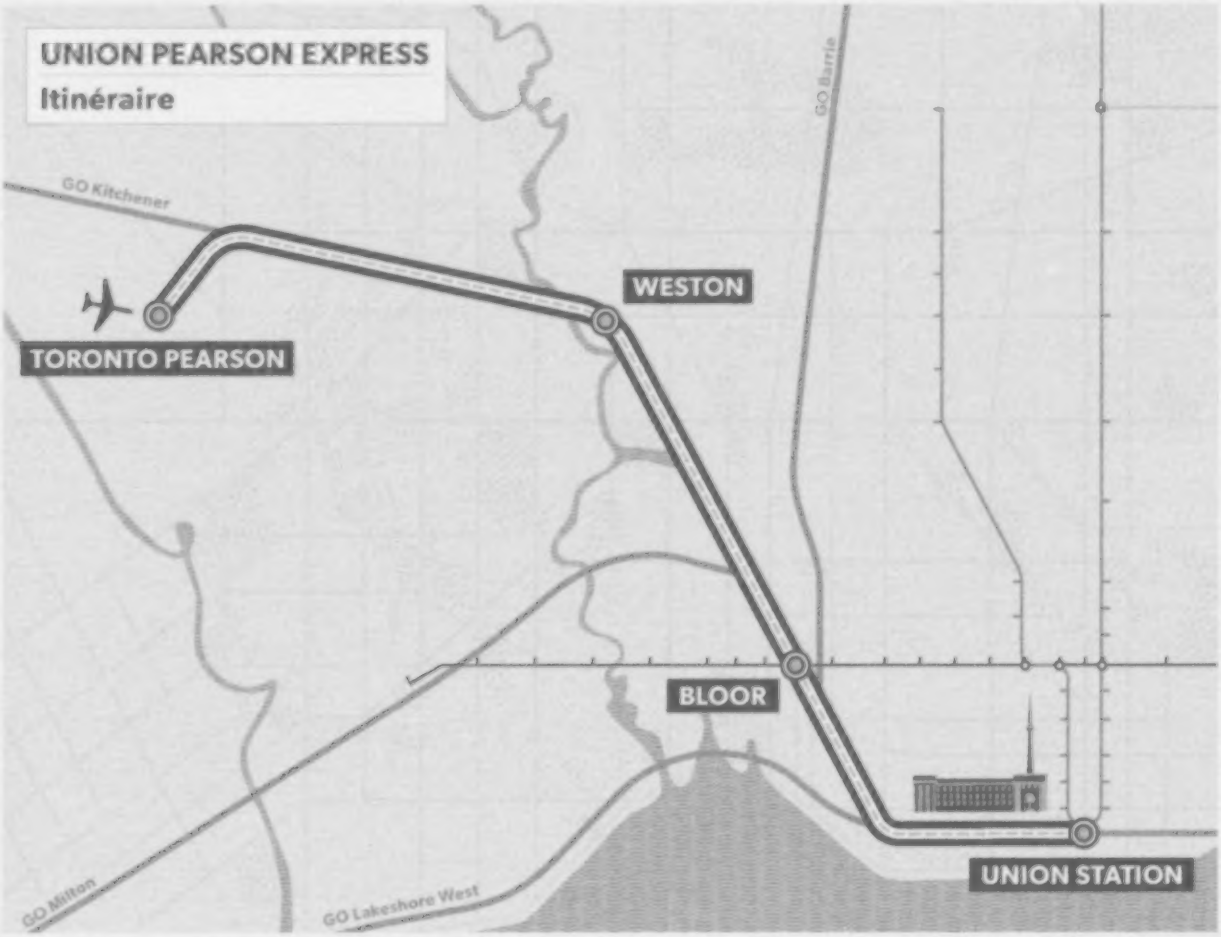
Faire participer les entreprises

Metrolinx s'est engagée à tenir informé les partenaires de la communauté et à les faire participer au développement de UP Express. En plus d'avoir fait participer les intervenants au moyen de mises à jour du site Web, de bulletins d'information, de séances d'information, d'allocutions et de trois bureaux communautaires, nous avons :

- Lancé motre programme de sensibilisation auprès de partenaires d'all-iance stratégique et de comptes de société potentiels.
- Augmenté nos efforts de sensibilisation auprès des groupes des zones d'amélioration commerciale.
- Poursuivi nos efforts de sensibilisation au près des intervenants dans les domaines de l'hébergement, du tourisme et des congrès

LE SERVICE UP EXPRESS DEVRAIT PERMETTRE D'ÉVITER PLUS DE 1,2 MILLION DE DÉPLACEMENTS EN VOITURE UNIQUEMENT PENDANT SA PREMIÈRE ANNÉE D'EXPLOITATION





GO Transit

Plus de service.
Plus de passagers.

GO Transit continue d'offrir un service sécuritaire, rapide, fiable et confortable aux passagers dans l'ensemble des communautés de la région élargie du Golden Horseshoe. Depuis mai 1967, nous avons accueilli plus d'un milliard de passagers dans nos trains et nos autobus.

Au cours de la dernière année, GO Transit a mis en œuvre la plus grande expansion de notre histoire. Le 29 juin 2013, nous avons introduit un service pendant les périodes creuses à toutes les 30 minutes, sept jours par semaine, le long des lignes de Lakeshore West et de Lakeshore East – ajoutant ainsi 263 trajets de trains supplémentaires chaque semaine.

En plus de l'ajout du service 30 minutes sur la ligne Lakeshore, nous avons également ajouté de nouveaux trajets de train dans tout le système et des douzaines de nouveaux trajets d'autobus la semaine et la fin de semaine. La fréquentation hors des heures de pointe a augmenté d'environ 30 % en 2013-2014 par rapport à la fréquentation en 2012-2013.

Avec 5 400 espaces de stationnement dans cinq gares GO Transit, il est plus facile de trouver une place. Dirigez-vous à l'intérieur et restez connecté avec la connexion WiFi gratuite, qui a fait l'objet d'un projet pilote dans 13 gares en 2013 et qui s'étendra à toutes les gares bientôt. Lorsque le train entre en gare – respectant l'horaire prévu à cinq minutes près, 94 % du temps – trouvez un siège confortable au niveau inférieur si vous souhaitez parler ou au niveau supérieur dans la Quiet Zone, ayant fait l'objet d'un projet pilote sur tous les corridors ferroviaires en juillet 2013 et est maintenant un élément permanent pendant l'heure de pointe.

Bienvenue à bord.

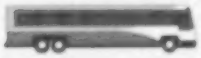
Le service à la clientèle est une priorité importante chez GO Transit et nous définissons largement l'expérience les de nos passagers. Cela signifie tout, d'une augmentation des heures de départs, des espaces de stationnement, d'une signalisation électronique à jour à plus d'options « respect de l'environnement » comme la location d'auto Zipcar sur place, les bornes de recharge pour les véhicules électriques et les places de stationnement réservée au covoiturage.

Notre parc connaît une croissance

Reçu en 2013-2014

Locomotives
3 (pour un total de 68)

Voitures à deux étages
25 (pour un total de 575)



Autobus
18 (total of 468 in active use)

Commandé en 2013-2014

Voitures à deux étages
Plus de 65 ans

Autobus
+93 (42 pour la croissance,
51pour un remplacement prévu)

Terminé en 2013, le **Plan de stationnement aux gares et d'accès aux gares de GO Transit** recommande l'amélioration du stationnement et de l'accessibilité de chaque gare de train GO en fonction des besoins en stationnement des usagers, de la rentabilité, de la possibilité de mettre en place d'autres modes d'accès aux gares et de l'intégration aux plans et objectifs d'aménagement du territoire.

65 000 places de stationnement supplémentaires ont été ajoutées au cours des 10 dernières années

Performance des engagements de la Charte des passagers en 2013-2014

Mesure	Cible	2012-13	2013-14
Respect de l'horaire	94 %	94 %	93 %
Trajets annulés ou retardés	1,0 %	0,9 %	0,8 %
Satisfaction vis-à-vis de la sécurité	80 %	83 %	88 %
Satisfaction à l'égard de la communication	77 %	71 %	72 %
Disponibilité des sièges dans les heures de pointe	80 %	65 %	62 %
Satisfaction à l'égard de la propreté	82 %	80 %	82 %
Délai moyen pour répondre aux préoccupations des usagers	2,0 jours	1,8 jours	2,8 jours
Appels téléphoniques pris dans un délai de 20 secondes	80 %	87 %	79 %

Projet de Georgetown South

En plus de progresser dans les travaux de construction à 60 % des 63 gares de GO Transit dans tout le réseau, nous avons atteint plusieurs étapes dans le cadre du projet de Georgetown South. En simplifiant les déplacement le long de cet important corridor ferroviaire et en les rendant plus efficaces et plus flexibles, nous pouvons créer des communautés plus dynamiques et plus sécuritaires où il fait bon vivre. Ce projet vise à améliorer les infrastructures pour que nous puissions répondre à la demande d'achalandage actuelle de GO Transit et permettre la croissance future du service. Il répondra également aux besoins de service des trains de marchandises et VIA Rail et CN ainsi qu'à l'UP Express.

Voici quelques réalisations de l'exercice 2013-2014 :

- En août 2013, nous avons achevé les travaux d'élargissement des ponts du corridor ouest aux endroits suivants : Highway 427, Kipling Avenue, Martin Grove Road et Highway 27.
- Septembre 2013 – nous avons installé deux des quatre ponts qui sépareront les navetteurs des transporteurs de marchandises afin de soulager une congestion majeure à la hauteur du Croisement de Toronto Ouest, dans le quartier de Junction Triangle.
- Octobre 2013 – nous avons retiré le passage à niveau au passage supérieur de Strachan Avenue, avec les trois voies dans le corridor nord abaissé ouverts aux trains
- Novembre 2013 – réouverture de King Street au passage à niveau du tunnel Weston en tant que premier des trois passages supérieurs croisant le corridor ferroviaire abaissé.

Ces améliorations à l'infrastructure sont des composantes clés du Grand Projet et grâce au partage des voies, profiteront aux passagers de GO Transit et de l'UP Express.

PRESTO

Plus de disponibilité. Plus d'intégration.

Dans la RGTH et à Ottawa, PRESTO rend le paiement du tarif plus pratique grâce à une carte à puce simple, flexible et rechargeable. Plus d'un million de cartes activées sont en circulation et, en 2013, nous avons attiré une moyenne de 50 000 nouveaux clients PRESTO chaque mois. Présenter la carte.

Payer votre passage – tout simplement

Sur prestocard.ca, qui a été amélioré de façon importante au cours de l'année, les usagers peuvent commander, activer et enregistrer des cartes, vérifier les soldes et ajouter des fonds automatiquement ou au besoin. Pour les systèmes de transport en commun qui le permettent, les usagers peuvent ajouter un laissez-passer mensuel ou hebdomadaire à leur carte pour effectuer un nombre illimité de trajets.

Plusieurs systèmes, une seule carte

Les passagers peuvent utiliser leur carte PRESTO dans tous les réseaux de la RGTH et dans la région d'Ottawa qui acceptent le mode de paiement, grâce à l'importante mise à niveau du système de prochaine génération en janvier 2014. Cette amélioration a montré des résultats immédiats, avec plus de 1 700 usagers PRESTO présentant leur carte à Ottawa et dans la RGTH jusqu'à la fin mars. C'est une étape importante vers notre but final de l'intégration tarifaire dans la région.

Transformer les déplacements des usagers

PRESTO modifie la façon dont les gens se déplacent en transport en commun dans la région. Près de 8 millions des usagers qui ont présenté leur carte PRESTO l'an dernier venaient d'une correspondance avec deux agences de transport en commun ou plus dans un seul voyage. Analyser comment et où les gens se déplacent dans la RGTH nous aide à créer un système de transport en commun régional plus efficace.

L'an dernier, le plus haut pourcentage de trajets payés par PRESTO qui comprend une correspondance d'un système à un autre a eu lieu à :

- 35% Durham Region Transit
- 23% Oakville Transit
- 21% Burlington Transit
- 21% other PRESTO-enabled transit systems

Planification pour l'avenir

Comme prochaine étape vers la mise en œuvre complète dans le TTC, les nouveaux tramways de la TTC sur certaines lignes seront équipés du système PRESTO à compter de l'automne 2014. Nous nous préparons également à équiper 12 nouvelles stations de métro et à adapter les 14 stations actuelles de nouveaux équipements dans la même période. PRESTO et un nouveau système de billettique seront disponibles sur UP Express lors du lancement en avril 2015 et PRESTO sera introduit dans les 25 gares du TLR Eglinton Crosstown lors de son lancement en 2020.

PRESTO a activé sa millionième carte en mars 2014. La moitié des utilisateurs se sont inscrits au cours de la dernière année.

215 000 cartes PRESTO ont été achetées par les passagers d'Ottawa lors du déploiement de 6 mois à OC Transpo qui a commencé en avril 2013.

L'étape finale de notre mise à niveau du système de prochaine génération, lancé en janvier 2014, a été un investissement de 6 000 personnes à l'heure qui ont mis à niveau plus de 7 600 appareils PRESTO et transféré plus de 100 millions de dossiers – avant la date prévue et sans incidence sur les déplacements des usagers.

Photo : Pont piétonnier de Pickering

Photo : Embranchement de l'UP Express

Innovation et durabilité

De nouvelles perspectives et approches et la résolution créative de problèmes sont essentiels pour traiter les défis complexes du transport régional dans la RGTH et pour s'assurer que nous minimisons les répercussions sur l'environnement. Voici quelques exemples d'innovation et de durabilité en action chez Metrolinx.

Inspirer le changement

Notre programme **Smart Commute** aide les employeurs et les navetteurs à étudier différentes options de transport comme le covoiturage, le vélo et les transports en commun afin d'alléger le réseau routier, d'améliorer la qualité de l'air et de réduire les émissions de gaz à effet de serre, tout en réduisant les coûts des transports et en les rendant plus agréables. En 2013-2014, des milieux de travail Smart Commute ont participé au Mois du vélo, à la Journée vélo-boulot, la semaine du covoiturage, Clean Air Commute et la semaine Smart Commute. Le 21 novembre 2013, avait lieu la 7e édition annuelle de la remise de prix Smart Commute. Le Mohawk College s'est vu remettre le pris de l'employeur régional Smart Commute de l'année.

Au 31 mars 2014, le programme Smart Commute comptait 323 nouveaux lieux de travail, ce qui représente 726 477 navetteurs. Près de 1 500 participants à la semaine Smart Commute 2013 ont réduit leurs trajets en voiture en solo de 13 %.

Le programme de covoiturage de GO facilite le covoiturage – et fait profiter du prix partagé – en réservant plus de 400 places de stationnement à cet effet à 32 gares de GO Transit dans l'ensemble de la RGTH. Le programme s'étendra à toutes les gares de GO ayant un stationnement en 2014.

Photo : Prix Smart Commute 2013

Metrolinx met également en œuvre des initiatives visant à modifier la façon les étudiants se rendent à l'école. Pendant l'année, nous avons publié la première analyse coûts-avantages des projets de planification du transport scolaire au Canada – démontrant un rendement sur capital investi de l'ordre de 2:1. Et nous avons invité huit ministères provinciaux ainsi que des commissions scolaires, des organismes de santé publique, des municipalités et des organismes non gouvernementaux à collaborer afin d'élaborer une stratégie provinciale coordonnée afin de favoriser un transport scolaire actif et durable.

Dans le réseau de GO Transit, les gares deviennent plus efficaces, avec de l'éclairage au DEL, des systèmes de gestion d'énergie, des toits blancs qui réfléchissent la lumière et du chauffage géothermique. Nos véhicules deviennent également plus économiques en carburant – et cette année, nous avons commandé notre premier autobus qui peut fonctionner au gaz naturel, une solution économique à l'essence et au carburant diesel.

Donner l'exemple

Le bâtiment de la gare GO de Pickering, qui a été modernisé pour inclure des commodités destinées aux passagers et des caractéristiques respectueuses de l'environnement, entraînant une réduction de la consommation annuelle d'énergie de 60 %, a reçu la certification **LEED®** Or (Leadership in Energy and Environmental Design) Canada dans la catégorie nouvelles constructions et rénovations majeures – une première pour un bâtiment de gare de passagers de la RGTH. Les autres installations de GO Transit ayant reçu la certification LEED sont :

- Installation de GO pour les autobus à Brampton –LEED Or
- Installation de GO pour les autobus à Oshawa–LEED Or
- Halton Hills bus facility–LEED Silver
- Installation de GO pour les autobus à Halton Hills – LEED Argent
- Installation de GO pour les autobus à Streetsville –LEED Argent

Le 27 novembre 2013, nous avons lancé un projet pilote de **recharge pour véhicules électriques** dans cinq gares de GO. Le projet pilote s'élargira pour inclure cinq gares de GO supplémentaires en 2014.

Photo : Installation pour autobus à Oshawa

Dans la planification du transport, nous poursuivons les travaux du **projet d'amélioration de transport spécialisé interrégional**, une importante initiative d'accessibilité qui se penche sur les barrières auxquelles font face les personnes handicapées.

Dans les opérations de transport en commun, nous avons commencé à tester un système de **répartition assistée par ordinateur et de localisation automatique de véhicules (RAO/LAV)** sur certains autobus de GO Transit. Le système fournit des renseignements visuels et sonores sur les prochains arrêts et nous aidera à augmenter la performance, la fiabilité et la sécurité des passagers.

Nous avons également introduit la nouvelle **technologie de gestion de la relation client** pour optimiser le service à la clientèle pour GO Transit et UP Express sur plusieurs canaux, notamment le centre d'appel, le libre-service, les médias sociaux.

L'innovation et la durabilité sont des priorités d'entreprise pour Metrolinx. Chaque année, nous sélectionnons quatre **boursiers du programme de bourses de recherche Rob MacIsaac** afin d'effectuer des recherches sur les défis associés au transport au commun et de les tester. Les boursiers de cette année explorent des thèmes comme les habitudes de déplacement, le transport actif, l'accès facile et les technologies mobiles. Aussi, en 2013-2014, nous avons créé quatre **équipes de gestion de l'énergie Metrolinx** (représentant chacune une importante division d'exploitation) ainsi qu'une catégorie de gestion de l'énergie au sein de notre programme du prix interne Linx afin de favoriser l'engagement de chaque employé sur les questions concernant la durabilité.

Le **groupe Metrolinx de réflexion sur l'innovation** a organisé son premier événement pour le personnel de Metrolinx le 11 octobre 2013, portant sur l'innovation pour l'approvisionnement de projets d'immobilisations à grande échelle.

Concevoir l'avenir

Une bonne conception ne coûte pas plus cher, mais peut stimuler la croissance urbaine, accroître la durabilité, la fiabilité et la durée de vie de l'édifice, augmenter l'achalandage, améliorer le confort et la sécurité des passagers et réduire les dépenses liées à l'entretien. En 2013-2014, pour appuyer notre engagement envers l'excellence de conception, nous avons :

- Lancé le comité permanent d'examen de la conception, composé d'architectes externes, d'architectes paysagistes et de concepteurs d'urbanisme de même que de participants ad hoc pour les consultations spécialisées.
- Initié la mise en œuvre de lignes directrices en matière d'excellence de conception paysagère, architecturale et urbaine qui s'appliqueront aux gares GO Transit, aux stations d'autobus importantes et aux installations servant à l'entretien et au fonctionnement.
- Mis en œuvre d'un projet auquel participeront les organismes de transport en commun de la RGTH. L'initiative vise à élaborer une vision commune régionale de l'orientation dans le transport en commun, celle-ci sera présentée grâce au système d'information pour les usagers de transport en commun régional d'Eglinton Crosstown et de Metrolinx.

Photo : Pont piétonnier de Pickering

Portée et engagement

Être une entreprise socialement responsable constitue un élément essentiel des activités de Metrolinx. Pendant les étapes de planification, de mise en œuvre et de fonctionnement des initiatives de transport et de transport en commun dans la RGTH, nous sollicitons la participation des intervenants et du public au moyen de consultations, des médias traditionnels et des médias sociaux. Notre objectif est d'écouter, apprendre, informer et nous engager afin que nous puissions créer ensemble le meilleur réseau de transport et de transport en commun pour notre région.

Solliciter différents points de vue

Voici quelques initiatives de sensibilisation et d'engagement que nous avons supervisées en 2013-2014 :

- Les comités consultatifs communautaires sur les murs antibruit du projet de Georgetown South, 8 comités comptant plus de 150 membres ont organisé 32 réunions
- L'initiative emploi du projet de Georgetown South, incluant des salons des carrières, des événements de réseautage et le programme de formation Hammer Heads
- Réunion avec les intervenants pour la conception de la station Hamilton James Street North
- Réunion publique sur la mise à jour du projet d'évaluation environnementale pour l'électrification
- Réunions publiques sur l'évaluation environnementale de Stouffville
- Réunions publiques sur l'évaluation environnementale de Hurontario-Main
- Réunion avec les intervenants au sujet de la stratégie sur le réseau d'allègement régional

Engagement envers la stratégie d'investissement
Metrolinx a organisé des réunions avec les conseils municipaux et les dirigeants d'entreprise et de la communauté afin de leur faire connaître les projets du Grand Projet et de la Nouvelle Vague ou de rafraîchir leur mémoire à ce sujet :

- Plus de 100 événements publics ou à l'intention des intervenants
- Site Web Bigmove.ca; plus de 85 000 visites entre le lancement et le 31 mars 2014.
- Janvier et février 2013 : Près de 1 000 personnes ont assisté à 12 événements de tables rondes publiques au sujet du Grand Projet, de la Nouvelle Vague et des solutions possibles de financement.

Photo : Passage supérieur d'Agincourt

En 2013-2014, nous avons commencé à bâtir des ententes relatives aux avantages communautaires dans nos principaux projets d'infrastructure. Les ententes relatives aux avantages communautaires aident à assurer que Metrolinx collabore avec les organismes locaux et régionaux afin de tirer davantage d'emplois locaux, soutenir la formation, le perfectionnement et les programmes d'apprentissage et améliorer la durabilité environnementale et le développement économique local. Le TLR Eglinton Crosstown a été la première initiative de Metrolinx à intégrer une entente relative aux avantages communautaires.

Panel de référence des résidents

En janvier 2013, plus de 400 résidents de la RGTH ont posé leur candidature pour faire partie du groupe qui procèderait à un vaste examen de l'investissement en transport.

- 36 ont été sélectionnés;
- Le panel s'est rencontré pendant quatre samedis en février et en mars pour en apprendre davantage au sujet du Grand Projet, entendre les experts sur le terrain et collaborer afin de fournir des conseils éclairés;
- Le panel a proposé trois scénarios et financement majeur et deux scénarios de financement mineur dans leur rapport final exhaustif de 48 pages qui a été présenté devant le conseil d'administration de Metrolinx.

Le 25 octobre 2013, **l'initiative emploi du projet de Georgetown South** célébrait son premier anniversaire. Ce partenariat entre GO Transit et la Ville de Toronto est une des nombreuses façons dont Metrolinx aide les communautés dans la région à tirer des avantages sur les plans social et économique en plus de réaliser des avantages en matière de transport dans le cadre du Grand Projet. Il relie les gens qui habitent le long du corridor ferroviaire Georgetown South avec des possibilités de faire carrière dans les domaines de la conception et de la construction et comprend Hammer Heads, un programme de développement des compétences pour les jeunes de 18 à 26 ans.

Chercher à obtenir les commentaires des usagers

En août 2013, nous avons lancé le **Panel PRESTO**, en recrutant un groupe d'usagers enregistrés de PRESTO ayant répondu à notre sondage 2012 sur la satisfaction de la clientèle pour communiquer leurs idées au moyen d'un outil d'étude de marché en ligne polyvalent et dynamique. Leurs commentaires nous ont aidé à déterminer les besoins et les priorités des usagers et à susciter des améliorations dans PRESTO. Entre-temps, **Parler à GO**, le panel du groupe consultatif de GO Transit et le modèle sur lequel se base le panel de PRESTO, a continué à mener des sondages sollicitant les commentaires des usagers à www.parlerago.com.

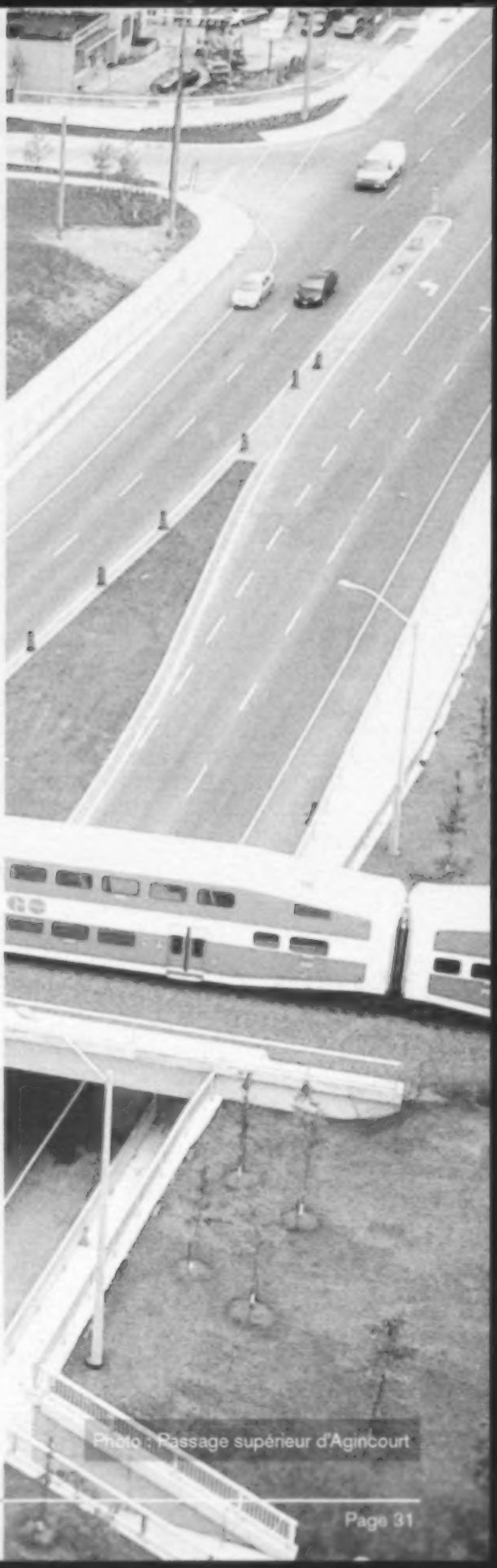


Photo : Passage supérieur d'Agincourt

Communiquer les progrès

Les travaux de construction dans la RGTH contribuent à élaborer un meilleur système de transport qui procure un avantage à tous, mais perturbent souvent les configurations normales de la circulation et représentent un inconvénient temporaire. Nos initiatives de communications en 2013-2014, étaient axées sur « **Nous accroissons le réseau pour faciliter vos déplacements** » – définissant clairement la valeur pour les communautés que nous desservons. Les messages clés soulignés :

- Metrolinx travaille d'arrache-pied pour accomplir sa mission, celle de mettre en place des réseaux de transport en commun;
- La construction que les gens voient chaque jour fait partie de la stratégie coordonnée de Metrolinx pour investir 16 milliards de dollars dans le transport et le transport en commun régional.

En novembre 2013, nous avons lancé Think Forward, notre bulletin électronique visant à raconter nos progrès aux abonnés de la région.

Renforcer notre visibilité sur les médias sociaux

Nous utilisons nos comptes Twitter, Facebook, Flickr et Instagram pour permettre au public de voir notre progression, visionner des exclusivités et en apprendre davantage sur Metrolinx et nos projets de transport en commun. En 2013-2014, nous avons établi des équipes dédiés GO Transit et PRESTO afin de répondre aux compliments et aux plaintes sur Twitter et Facebook. Pour GO Transit, nous avons commencé à offrir des mises sur l'état de service en tout temps sur Twitter pendant les interruptions de service importantes.

11 200 abonnés Twitter
twitter.com/Metrolinx

11 169 clics sur « J'aime » sur Facebook
facebook.com/MetrolinxOfficialFR

1 163 000 visionnement sur Flickr
flickr.com/photos/Metrolinx

1 302 abonnés Instagram
instagram.com/Metrolinx

Photo : gare Union

Prix et reconnaissance

Metrolinx
Niveau Bronze de l'engagement en matière de durabilité
American Public Transit Association

Metrolinx
Gagnant, Prix meilleurs employeurs du Grand Toronto
Les 100 meilleurs employeurs au Canada

Metrolinx
Gagnant, Prix des meilleurs employeurs au Canada pour les jeunes
Les 100 meilleurs employeurs au Canada

Metrolinx
Gagnant, Prix de l'employeur remarquable du Canada pour le programme Invitons nos jeunes au travail
Partenariat en Éducation

GO Transit
Gagnant, Outstanding Public Transportation System Achievement Award for a Large System
American Public Transit Association

UP Express
Gagnant, Projet de l'année
Sélection, Concept de l'année
Global AirRail Awards

Travail d'engagement public pour le Grand Projet
Obtention de la deuxième place, John and Jane Public Competition,
Transportation Modeling
Transportation
Research Board des États-Unis

VivaNext BRT
Gagnant, Projet de l'année
Ontario Public Works Association

Projet « Stepping It Up »
Gagnant, Prix de réalisations en transports urbains durables
Association des transports du Canada

Rapport De Gestion

Rendement de la société

En 2013-2014, Metrolinx a continué de mettre en œuvre son mandat visant à accroître le nombre d'infrastructures de transport dans la région du Grand Toronto et de Hamilton (la « RGTH ») et d'en améliorer la qualité. De nombreuses initiatives ont été mises sur pied au cours de l'exercice et sont reflétées dans les résultats d'exploitation et le rendement des immobilisations pour 2013-2014. Le Réseau GO continue sa transformation en un service de transport en commun régional complet offert sans interruption tout en demeurant axé sur sa clientèle. Un service ferroviaire hors pointe aux 30 minutes sur les lignes Lakeshore de même qu'un service d'autobus offert à l'extérieur des heures de pointe et la fin de semaine ont été mis en place. Le service PRESTO a été entièrement mis en œuvre à Ottawa, alors que les préparatifs pour la mise en œuvre complète sur le réseau de la Commission de transport de Toronto (la « CTT ») se poursuivent. Au cours de l'exercice, nous avons procédé à l'embauche d'équipage de train et à l'élaboration de plans d'exploitation et de marketing en vue de soutenir le lancement de l'UP Express, qui est prévu en 2015. La perte nette de 16,9 M$ au cours de l'exercice a été légèrement inférieure à la perte réelle de 17,2 M$ enregistrée en 2012-2013 et à la perte budgétée pour 2013-2014 de 22,6 M$. La perte nette correspond à l'excédent des charges d'exploitation, y compris l'amortissement, par rapport aux revenus gagnés au cours de l'exercice.

En résumé, la performance financière pour l'exercice montre que l'organisation est en pleine expansion. Les subventions à l'égard de l'exploitation et des immobilisations ont augmenté de façon constante en réponse à l'expansion des immobilisations, à la prestation de services additionnels et à la création et à l'exploitation de nouveaux secteurs commerciaux, tels qu'UP Express et PRESTO.

Le tableau qui suit présente les revenus consolidés, les charges d'exploitation et l'achalandage (mesuré en fonction du nombre d'embarquements) de Metrolinx et de toutes ses divisions d'exploitation (Réseau GO, PRESTO et UP Express) pour l'exercice 2013-2014 et les trois exercices précédents, de même que les résultats prévus dans le budget 2013-2014.

Résumé du rendement de la société *(données arrondies au millier près)*	Données réelles de 2010-2011	Données réelles de 2011-2012	Données réelles de 2012-2013	Données réelles de 2013-2014	Données budgétées pour 2013-2014
Charges d'exploitation	434 953 000	475 261 000	524 271 000	611 829 830	593 661 000
Revenus liés aux services de transport en commun	313 085 000	338 075 000	357 333 000	393 573 700	400 700 000
Revenus non liés aux titres de transport	15 167 000	25 201 000	26 499 000	26 181 800	27 029 000
Revenus liés à PRESTO	16 000	832 000	7 927 000	18 768 800	5 000 000
Achalandage	58 533 180	62 216 770	64 688 095	66 055 420	68 239 070

Remarque :
1) Les dépenses d'intégration des tarifs ont fait l'objet d'un reclassement et sont maintenant portées en réduction des recettes provenant des navetteurs.
Les recettes provenant des navetteurs et les chiffres relatifs aux services de train et d'autobus ont donc été redressés en conséquence pour les exercices 2009-2010, 2010-2011, 2011-2012 2012-2013, et 2013-2014
2) Les recettes ne provenant pas de la vente de billets pour 2010-2011 et 2011-2012 ont été ajustées de manière à ce qu'elles comprennent le bénéfice net gagné en 2012-2013 au titre de ces périodes antérieures.

Rapport financier

Le présent rapport de gestion de Metrolinx doit être lu parallèlement aux états financiers audités et aux notes complémentaires connexes pour les exercices clos les 31 mars 2011 (exercice 2010-2011), 2012 (exercice 2011-2012), 2013 (exercice 2012-2013) et 2014 (exercice 2013-2014).

Rapport financier *(données arrondies au millier près)*	**Données réelles de 2010-2011**	**Données réelles de 2011-2012**	**Données réelles de 2012-2013**	**Données réelles de 2013-2014**	**Données budgétées pour 2013-2014**	**Écart**
Revenus						
Revenus liés aux services de transport en commun*	313 085 000	338 075 000	357 333 000	393 573 700	400 700 000	(7 126 300)
Revenus non liés aux titres de transport	15 167 000	25 201 000	25 088 000	26 181 800	27 029 000	(847 200)
Revenus liés à PRESTO	16 000	832 000	9 338 000	18 768 800	5 000 000	13 768 800
Apports du gouvernement provincial***	96 612 000	92 110 000	120 538 000	161 480 000	143 931 500	17 548 500
Apports du gouvernement fédéral	177 000	151 000	-	-	-	-
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	220 607 000	245 770 000	244 387 000	291 147 100	301 794 000	(10 646 900)
Gain (perte) sur la cession d'immobilisations	(781 000)	1 130 000	417 000	245 700	-	245 700
Total des revenus	644 883 000	703 269 000	757 101 000	891 397 100	878 454 500	12 942 600
Charges						
Fournitures et services	33 153 000	25 568 970	24 127 515	34 465 500	24 640 000	(9 825 500)
Matériel et entretien	55 043 000	60 511 000	60 625 389	73 803 670	70 714 000	(3 089 670)
Installations et voies	58 475 000	69 196 442	77 053 107	88 349 580	90 995 000	2 645 420
Main-d'œuvre et avantages sociaux**	149 576 000	170 623 248	194 231 144	212 535 959	207 344 000	(5 191 959)
Exploitation ferroviaire et des autobus	125 717 000	129 387 646	138 346 053	156 382 500	155 452 000	(930 500)
Division d'exploitation PRESTO	12 989 000	19 588 043	29 435 743	37 118 250	41 716 000	4 597 750
Division d'exploitation UP	-	385 651	452 049	9 174 370	2 800 000	(6 374 370)
Amortissement des immobilisations	220 823 000	253 024 000	249 730 000	296 197 560	307 054 000	10 856 440
Amortissement d'un actif au titre du bail à long terme	327 000	327 000	327 000	327 040	327 000	(40)
Total des charges	656 103 000	728 612 000	774 328 000	908 354 429	901 042 000	(7 312 429)
Bénéfice net (perte nette)	(11 220 000)	(25 343 000)	(17 227 000)	(16 957 329)	(22 587 500)	(2 755 500)

Remarque :
* Les données réelles de 2012-2013 comprennent les obligations à long terme relatives aux avantages postérieurs à l'emploi, qui ne sont pas capitalisées.
** La charge d'intégration des tarifs, qui était comptabilisée comme montant contrebalançant les revenus, a été reclassée dans les revenus liés aux services de transport en commun. Les montants au titre des revenus liés aux services de transport en commun et de l'exploitation ferroviaire et des autobus ont été ajustés en conséquence pour les exercices 2009-2010, 2010-2011, 2011-2012, 2012-2013 et 2013-2014.
*** Les produits d'intérêts ont été modifiés afin d'inclure les intérêts reçus en 2012-2013 relativement aux périodes antérieures.

Revenus

Revenus liés aux services de transport en commun

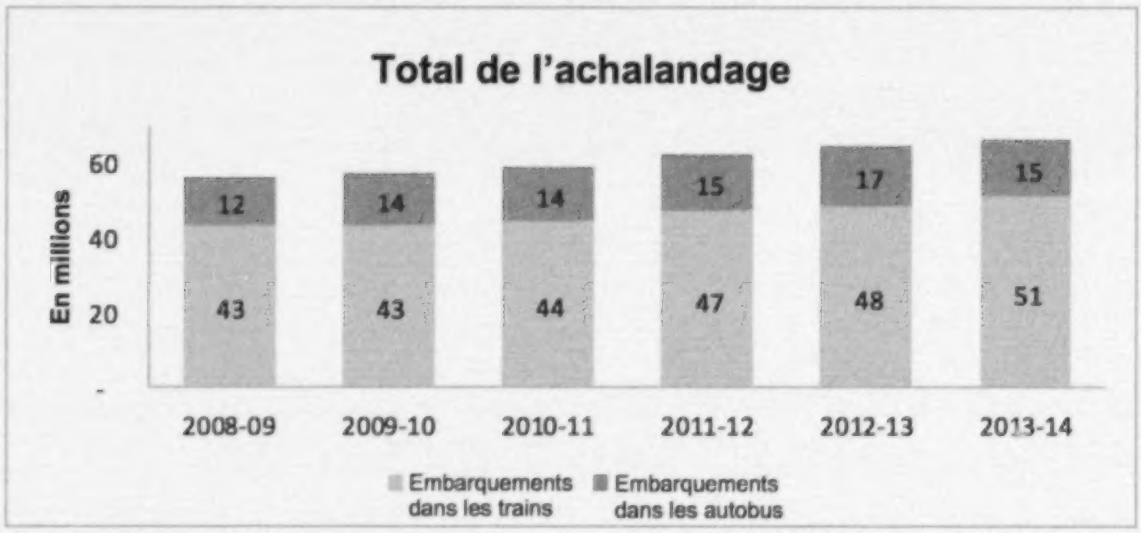
En 2013-2014, Metrolinx a continué de réaliser des gains importants en ce qui a trait aux services de transport en commun, les revenus étant passés de 357 M$ pour l'exercice précédent à 394 M$ pour l'exercice considéré. L'augmentation de 10,1 % des revenus liés aux services de transport en commun s'explique par la hausse des tarifs et par des niveaux d'achalandage supérieurs. Bien que la croissance des revenus d'un exercice à l'autre ait été solide, elle s'est établie à 7,1 M$, ou 1,8 % en deçà du budget, l'achalandage réel n'ayant pas augmenté de manière aussi marquée que prévu dans le budget. Une analyse plus approfondie de l'achalandage est présentée à la section suivante.

Au cours de la période de sept ans allant de l'exercice 2007-2008 à l'exercice 2013-2014, les revenus liés aux services de transport en commun ont augmenté selon un taux de croissance annuel composé de 6,6 %.

Achalandage

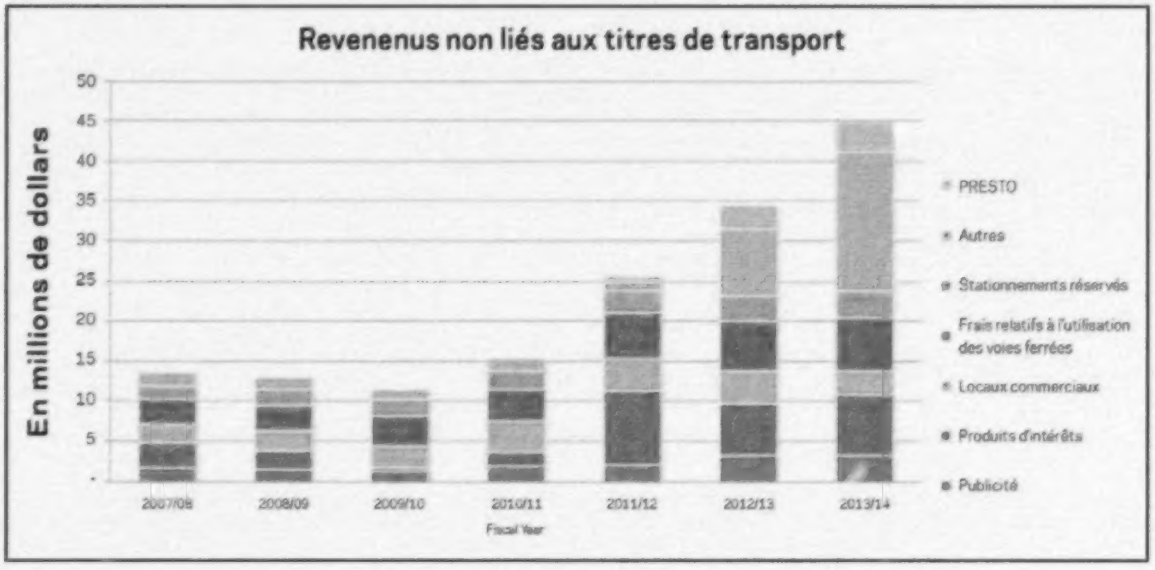
L'achalandage de Metrolinx (mesuré en fonction du nombre d'embarquements) est passé de 64,7 millions en 2012-2013 à 66,0 millions en 2013-2014, soit une hausse de 2,0 %. L'achalandage pour l'exercice s'est chiffré à 2,2 millions, ou 3,2 % en deçà du budget ambitieux établi pour l'exercice. Bien que la croissance de l'achalandage ait été inférieure à ce qui était prévu, elle continue de démontrer une solide augmentation de la clientèle de la société. Le réseau ferroviaire a connu une très forte croissance de 5,6 %, alors que la rationalisation des services d'autobus dans la région de Durham ainsi que le transfert de certains services au réseau de transport en commun de la région de Durham expliquent en grande partie la baisse de 8 % du nombre d'embarquements dans les autobus.

Au cours de la période de six ans allant de l'exercice 2008-2009 à l'exercice 2013-2014, l'achalandage a augmenté selon un taux de croissance annuel composé de 2,85 %.



Revenus non liés aux titres de transport

Les revenus non liés aux titres de transport sont passés de 34,4 M$ en 2012-2013 à 44,9 M$ en 2013-2014 (à l'exclusion du gain ou de la perte sur la cession d'immobilisations). PRESTO a contribué aux revenus à hauteur d'environ 18,77 M$, principalement grâce aux frais de transaction générés par les transactions en ligne et à la vente de droits de propriété intellectuelle. Metrolinx a lancé sa première demande de propositions consolidée en matière de publicité et prévoit la mise en place d'un contrat pour l'exercice 2014-2015. Les revenus liés à la publicité devraient augmenter une fois le nouveau contrat de publicité en vigueur.

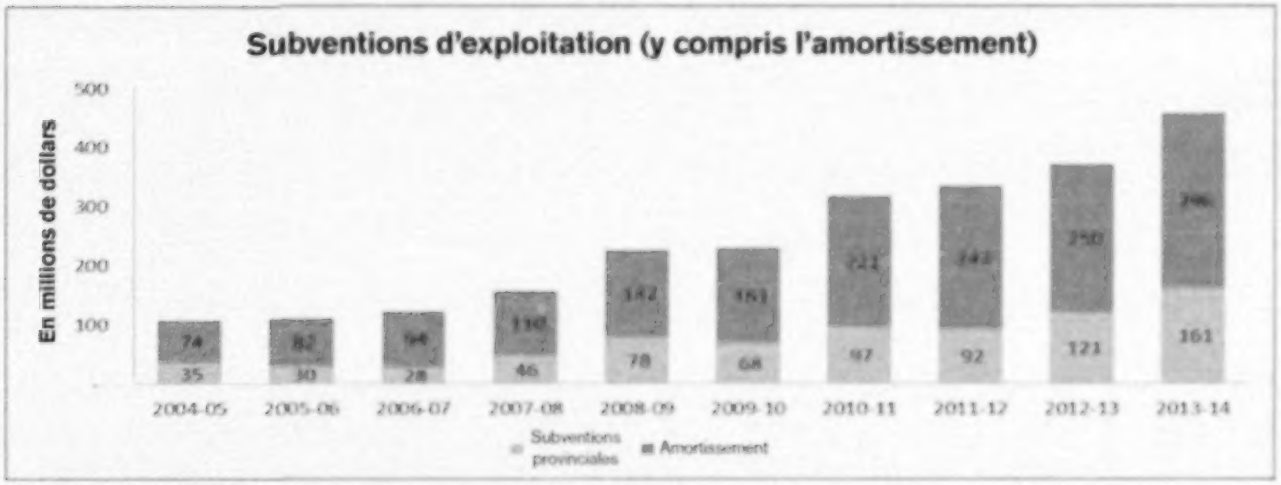


Financement gouvernemental

Subvention d'exploitation

Le gouvernement de l'Ontario a consenti à Metrolinx des subventions d'exploitation d'un montant approximatif de 161,48 M$. Une tranche de 37,1 M$ a été affectée aux charges directes liées aux activités de PRESTO, et une tranche de 9,2 M$, aux charges directes liées aux activités d'UP Express.

Les subventions d'exploitation accordées par le gouvernement provincial ont augmenté de manière constante au cours des 10 dernières années, et l'amortissement a été entièrement financé par le gouvernement. La mise en œuvre de bon nombre des engagements pris dans le cadre du Grand Projet a nécessité une augmentation des fonds destinés à l'exploitation en raison de la création de nouveaux secteurs, tels que PRESTO et UP Express. La prestation de services additionnels en mi-journée et la fin de semaine par le Réseau GO explique également l'augmentation des subventions d'exploitation. Les subventions d'exploitation consenties par le gouvernement provincial augmentent chaque année à un taux de croissance annuel composé de 16,55 %. Aucune subvention municipale n'a été reçue au cours des dix dernières années, mais des subventions fédérales ont été reçues lors de deux de ces dix années : 177 000 $ (2010-2011) et 151 000 $ (2011-2012).

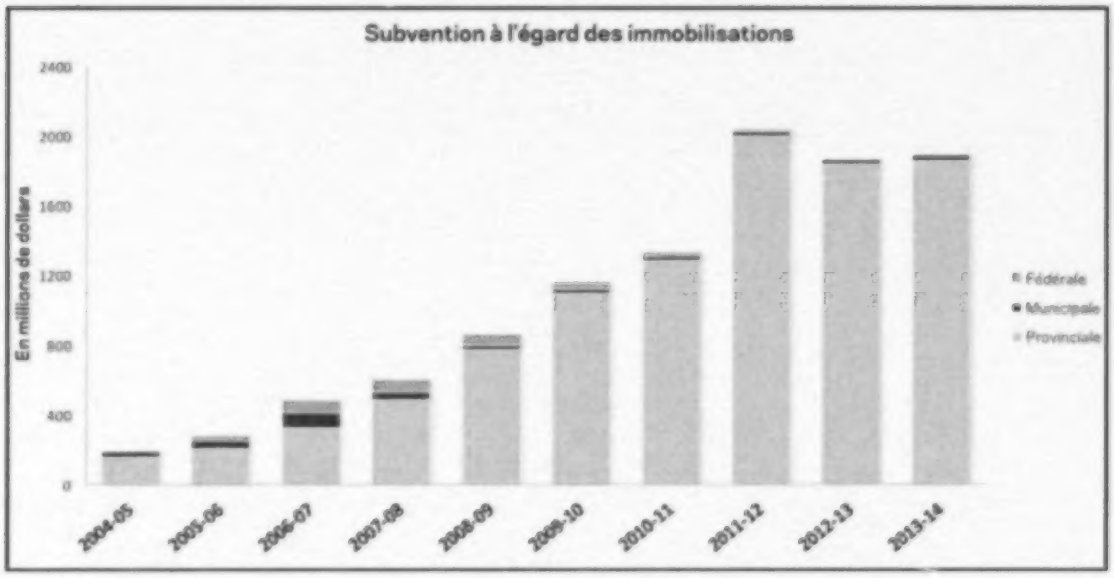


Subvention à l'égard des immobilisations

Les dépenses en immobilisations sont passées de 1 877 M$ en 2012-2013 à 1 973,5 M$ en 2013-2014. Le financement reçu du gouvernement de l'Ontario a donc totalisé 1 937,5 M$ pour l'exercice 2013-2014. Par ailleurs, le gouvernement fédéral a fourni à Metrolinx un financement pour les dépenses en immobilisations de 2,7 M$, et les administrations municipales, un financement de 33,3 M$.

Les dépenses en immobilisations ont toutefois été réduites au cours de l'exercice afin de tenir compte des décisions prises par le conseil municipal de la Ville de Toronto. Les coûts liés aux immobilisations de 78,9 M$ engagés pour la conception du système de transport léger sur rail (TLR) pour le corridor de Scarborough de la Ville de Toronto ont été retirés de la liste des immobilisations, puisque le conseil municipal de la Ville de Toronto a voté en faveur du remplacement du TLR prévu par un service de métro. La Ville de Toronto a accepté de rembourser Metrolinx pour les dépenses engagées, et le montant correspondant de 78,9 M$ a été comptabilisé de manière appropriée à titre de montant à recevoir. Nous ne savons pas pour le moment quels seront les coûts liés aux modifications du contrat relatif aux véhicules du TLR. Les dépenses en immobilisations en cours à la fin de l'exercice se chiffraient à 1 894,6 M$, déduction faite du montant de 78,9 M$.

Les dépenses en immobilisations continues importantes ayant été engagées au cours de l'exercice comprennent le suivi de la construction de l'UP Express afin de respecter l'échéancier et le budget, une grande variété d'améliorations apportées au Réseau GO et la progression de la construction des projets de transport rapide prioritaires s'inscrivant dans Le Grand Projet, notamment le TLR Eglinton Crosstown.



Coûts d'exploitation

Main-d'œuvre et avantages sociaux

Les coûts liés à la main-d'œuvre et aux avantages sociaux ont été inférieurs au budget d'environ 5,9 M$ (à l'exclusion des obligations non capitalisées) en raison essentiellement des postes vacants et du délai dans l'embauche de nouveaux employés, facteurs partiellement contrebalancés par une augmentation du nombre d'heures supplémentaires travaillées. Cependant, le budget ne comprend pas les obligations à long terme relatives aux avantages postérieurs à l'emploi qui sont financées par répartition.

Matériel et entretien

Les coûts liés au matériel et à l'entretien ont excédé le budget d'environ 3,09 M$ en raison de la hausse des coûts des matières consommables liées au nouveau service offert aux 30 minutes sur les lignes Lakeshore et à la réparation des wagons ferroviaires qui ont été endommagés lors de l'inondation de juillet 2013.

Fournitures et services

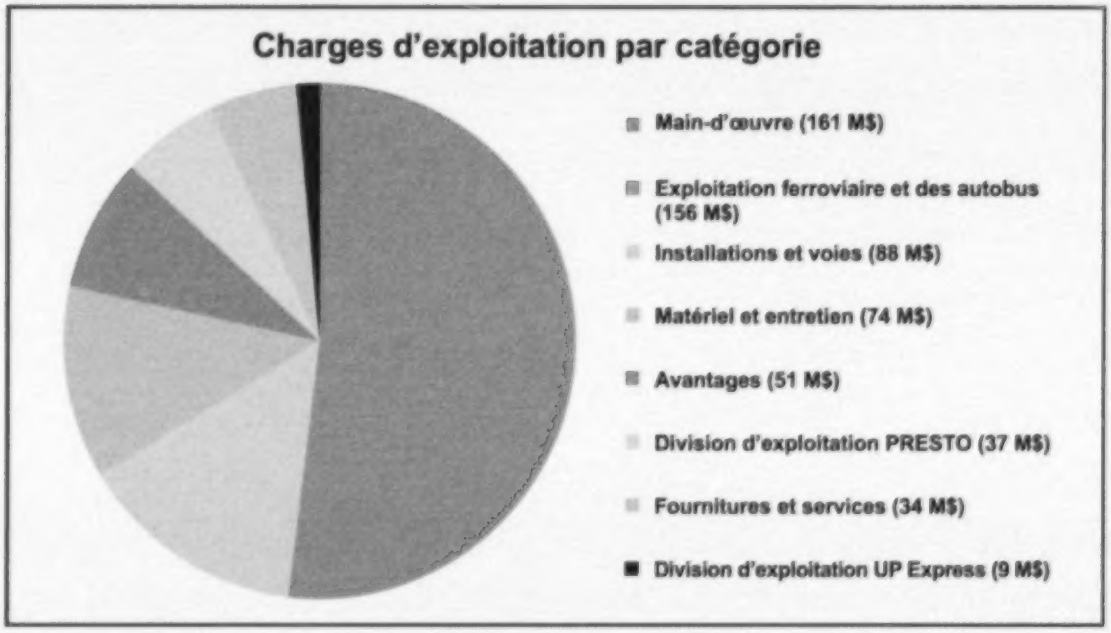
Les coûts liés aux fournitures et aux services ont dépassé le budget d'environ 9,8 M$ en raison principalement du recours accru aux services professionnels afin d'appuyer la stratégie de placement.

Activités de PRESTO

Le résultat des activités de PRESTO s'est révélé inférieur au budget d'environ 4,6 M$ en raison du nombre de postes vacants plus élevé que prévu et du moindre recours aux services professionnels.

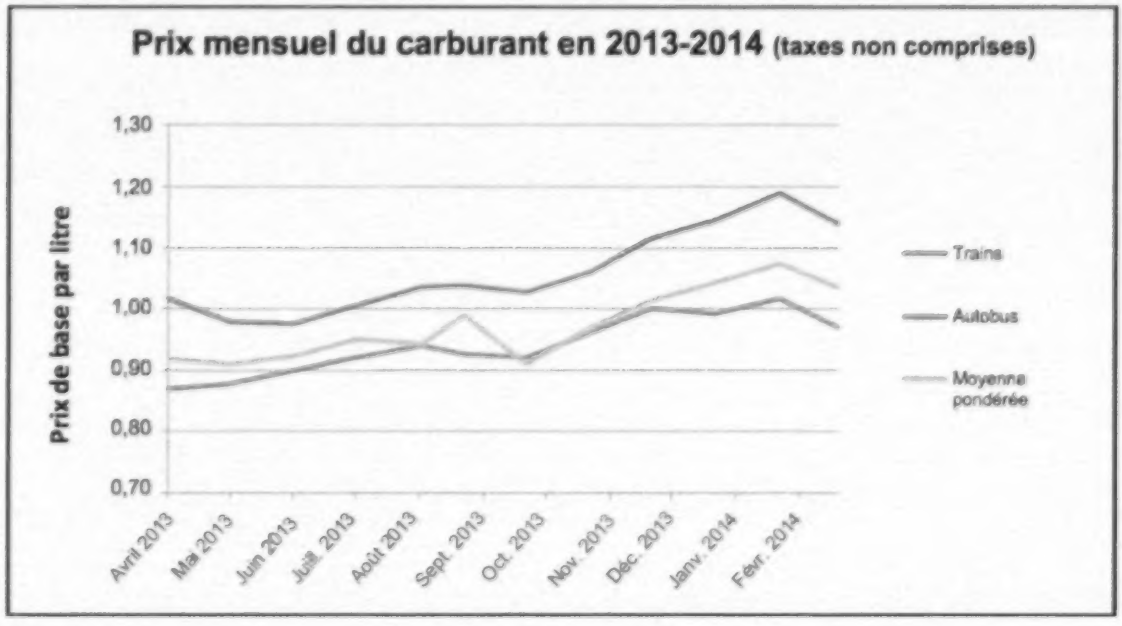
Activités d'UP Express

Le programme UP Express a été officiellement lancé au cours de l'exercice 2011-2012 alors que s'amorçaient les activités et la planification en matière d'immobilisations en vue d'une mise en service pour les Jeux panaméricains de 2015. Les charges d'exploitation ont été supérieures au budget d'environ 6,4 M$ principalement en raison des coûts liés à la formation de l'équipage.

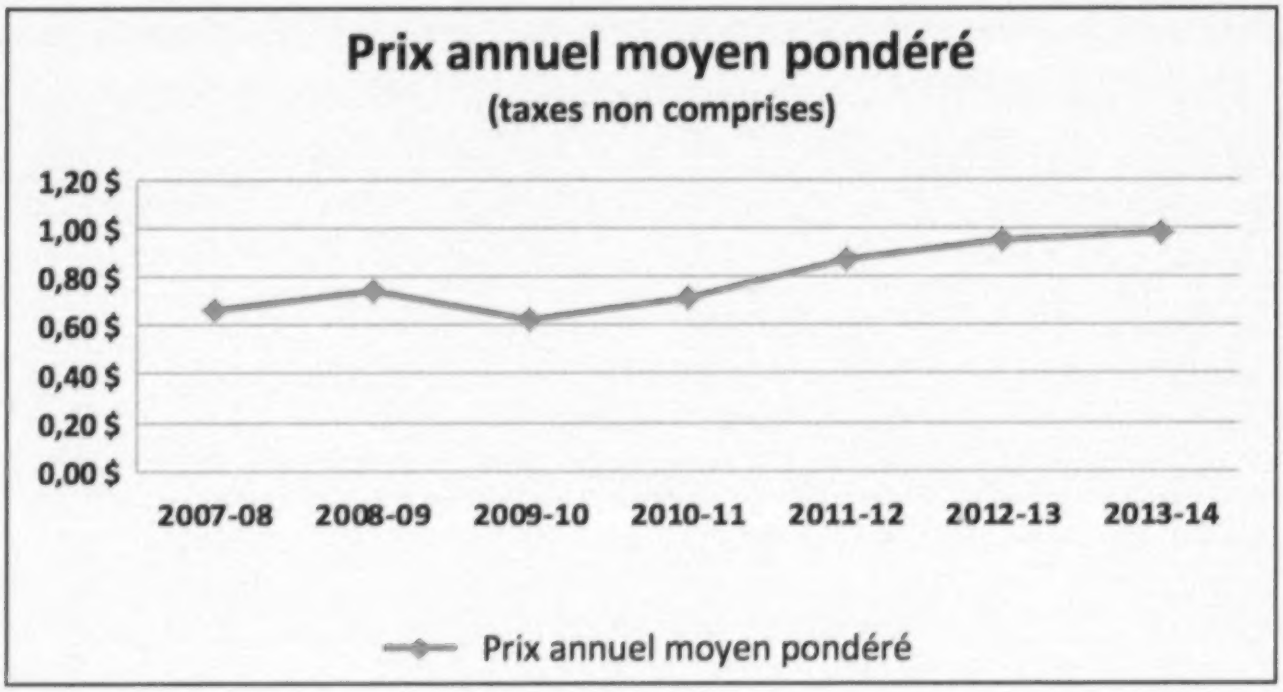


Exploitation ferroviaire et des autobus

Les charges d'exploitation ferroviaire et des autobus réelles ont excédé le budget prévu d'environ 3,0 M$ en raison essentiellement de l'augmentation des coûts liés à une source d'énergie auxiliaire et aux réclamations en matière de responsabilité. Cette augmentation a été contrebalancée par les coûts de carburant diesel, inclus dans l'exploitation ferroviaire et des autobus, qui ont été de 2,1 M$ en deçà du budget en raison des prix moins élevés en début d'exercice. En 2013-2014, les coûts de carburant diesel ont totalisé 66,0 M$, soit 11 % du total des charges d'exploitation.

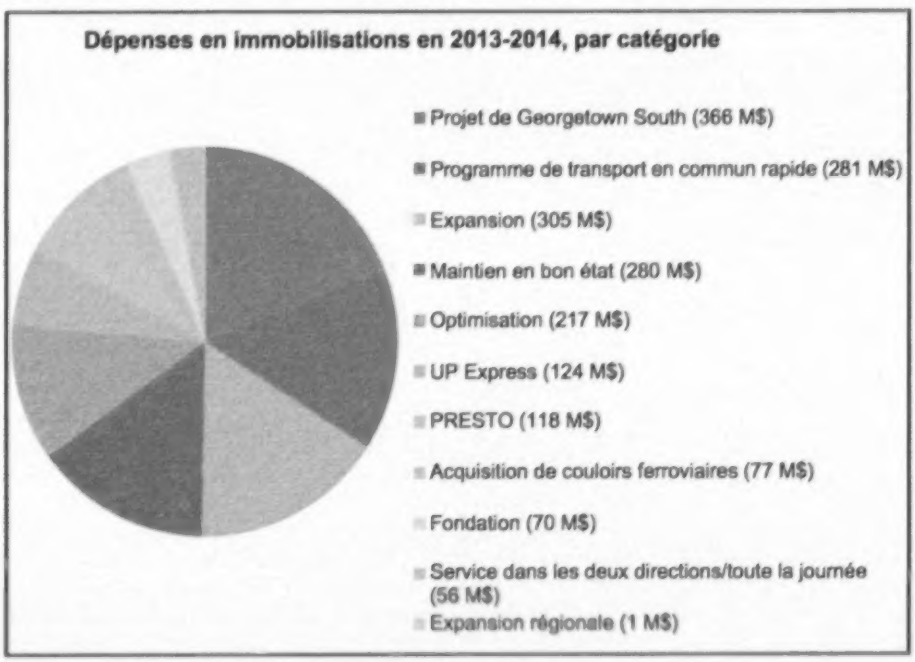


Le prix du carburant diesel a augmenté de manière constante depuis 2009-2010, mais on prévoit qu'il se stabilisera au cours de l'exercice financier 2013-2014. Des facteurs géopolitiques joueront un rôle clé afin de déterminer si les prix du carburant se stabiliseront. Metrolinx fait appel à des experts-conseils dans le domaine du carburant diesel en plus d'avoir recours à des contrats à prix fixe et prévoit mettre en place des instruments de couverture financière pour contribuer à obtenir une garantie de prix du carburant diesel.



Dépenses en immobilisations

En 2013-2014, Metrolinx s'est efforcée de continuer à remplir le mandat que le gouvernement provincial lui a confié, soit d'augmenter de manière considérable son investissement dans les infrastructures de transport en commun. Des projets d'investissement d'envergure, notamment le corridor de Georgetown South, l'UP Express, la modernisation de la gare Union, la mise en œuvre du système tarifaire PRESTO sur le réseau de la CTT et le réseau OC Transpo, la construction du réseau de transport en commun rapide par autobus Viva et les projets d'Eglinton Crosstown, ont été amorcés, ont franchi des étapes importantes ou ont été achevés au cours de l'exercice. Des investissements importants ont également été faits en vue de maintenir en bon état les infrastructures existantes afin d'en préserver et d'en améliorer la sécurité et la fiabilité. Les dépenses en immobilisations au cours de l'exercice 2013-2014 se sont élevées à 1 894,6 M$.



Des projets d'envergure ont progressé ou ont été achevés au cours de l'exercice 2013-2014 :

- Un montant de 454 M$ a été investi dans le projet de Georgetown South, le saut-de-mouton de Toronto Ouest et d'autres projets nécessaires afin d'offrir un service ferroviaire accru sur le Réseau GO et l'Union Pearson Express. Un montant additionnel de 124 M$ a été investi pour les infrastructures propres à l'UP Express. Ces projets devraient se terminer au cours de l'exercice 2014-2015.
- Un montant de 96 M$ a été investi afin de poursuivre les travaux de modernisation de la gare Union, notamment l'installation des systèmes de signalisation, le remplacement du quai couvert et la construction du nouveau hall de gare. Le remplacement du quai couvert devrait se terminer à la fin de 2016, alors que la construction du nouveau hall de gare à York devrait être achevée à la fin de 2015.
- Un montant de 219 M$ a été investi afin de maintenir en bon état les infrastructures existantes, ce qui comprend les stations, le parc de trains et d'autobus, les corridors ferroviaires, les installations d'entretien du parc et les stationnements.
- Un montant de 68 M$ a été investi dans de nouveaux stationnements, qui ont été achevés ou sont en cours de construction. Les nouveaux parcs de stationnement en élévation situés près des gares ferroviaires d'Oakville, de Clarkson, de Pickering, d'Ajax et d'Erindale offriront 5 400 places de stationnement.
- Un montant de 96 M$ a été investi dans les corridors ferroviaires (sauf le corridor de Georgetown South) relativement aux voies ferrées, aux systèmes de signalisation et aux ponts.
- Un montant de 79 M$ a été investi pour l'acquisition d'une partie de la subdivision Guelph (ligne Kitchener), ce qui favorisera un meilleur contrôle des itinéraires et de la circulation des trains et réduira les frais relatifs à l'utilisation des voies ferrées, tout en augmentant les revenus provenant de cette utilisation.
- Des acomptes d'un montant de 171 M$ ont été versés pour l'achat de wagons ferroviaires additionnels, alors qu'un montant de 10 M$ a servi à l'achat de nouvelles locomotives, et un montant de 21 M$, à l'achat d'autobus supplémentaires.
- Un montant de 117 M$ a été investi pour la mise au point de la prochaine génération de PRESTO dont les fonctionnalités seront améliorées et qui sera déployée sur l'ensemble du réseau de la CTT.
- Un montant de 259 M$ a été investi dans les projets de transport en commun rapide par autobus Viva et de TLR de Toronto, notamment pour les éléments suivants :
  - le début de la construction, en juin, d'un tunnel dans le cadre du projet Eglinton Crosstown;
  - l'ouverture six mois à l'avance, en août 2013, du premier segment de transport en commun rapide par autobus Viva à York, sur l'autoroute 7, entre Bayview et East Beaver Creek.
- Des acomptes d'un montant de 22 M$ ont été versés relativement à l'achat de véhicules légers sur rail pour les projets du TLR de Toronto.

Niveaux de service et infrastructures en janvier 2014	
Service ferroviaire	**Totaux**
Lignes	7
Gares	63
Kilomètres d'itinéraire	450
Trajets de train en semaine	246
Taille du parc (nombre de rames)	48
Locomotives	65
Voitures de passagers à étage	574
Service d'autobus	
Stations (plus les nombreux arrêts et billetteries)	15
Kilomètres d'itinéraire	2 760
Trajets d'autobus de la gare Union en semaine	2 452
Trajets d'autobus en semaine, ensemble du réseau	631
Autobus à un étage	419
Autobus à deux étages	47
Autobus avec support à vélos	100 %
Ensemble du réseau	
Places de stationnement	66 600
Parcs de stationnement en élévation	3 621
Éoliennes	8
Gares/stations dotées d'abris à vélos	59
Gares dotées de casiers à vélo	5
(ou stationnement réservé pour vélo)	1

Gestion du risque d'entreprise

Évaluation et gestion des risques

Metrolinx continue de mettre en œuvre un programme rigoureux de gestion des risques d'entreprise (GRE) et de veiller à respecter l'exigence du gouvernement de l'Ontario voulant que tous les organismes réglementés adoptent une approche de gestion d'entreprise fondée sur les risques. Au cours de l'exercice, l'accent a été mis sur les éléments suivants :

- tenir davantage compte du risque dans les activités quotidiennes et le processus de prise de décisions;
- fournir de la formation et du soutien en matière d'identification des risques à l'échelle de la société;
- élaborer un cadre de travail pour l'établissement du goût du risque de la société.

Dans le but de montrer l'exemple, la haute direction a mis davantage l'accent sur la rigueur en matière de gestion du risque à l'égard de toutes les initiatives et stratégies aux fins d'examen, de prise de décisions et de rétroaction.

Les équipes de projet ont par ailleurs renforcé leur engagement auprès du bureau de GRE en participant à des ateliers d'identification et d'évaluation des risques pour les projets d'investissement importants. Lorsque le bureau de GRE doit déclarer les risques importants à la haute direction et au conseil d'administration, il travaille en étroite collaboration avec les unités d'exploitation afin de déterminer de manière plus précise les risques émergents qui, à l'heure actuelle, ont été identifiés et évalués comme étant de niveau faible à modéré, mais pour lesquels les circonstances actuelles indiquent une évolution des facteurs susceptible de faire passer ces risques au niveau très élevé/élevé aux fins de la présentation d'information future.

La société a fait ce qui suit au cours de l'exercice 2013-2014 :

- Le bureau de GRE a entièrement mis en œuvre le programme, le cadre de travail et la politique en matière de GRE à l'échelle de l'organisation.
- Un cadre de travail relatif au goût du risque et à la tolérance au risque a été élaboré afin de déterminer le niveau de risque acceptable pour Metrolinx à l'égard des principales composantes de gestion du risque.
- Un site Web de GRE sous la forme d'un portail pour le programme de GRE a été lancé et comprend des mises à jour sur le programme, des processus, des modèles, des outils et du matériel de référence.
- Le programme d'apprentissage en ligne sur la gestion des risques a été lancé avec succès, plus de 85 % des employés admissibles ayant suivi la formation.

Pour l'exercice 2014-2015, la société s'engage à faire ce qui suit :

- Le bureau de GRE continuera de définir le goût du risque et d'établir la tolérance au risque de l'organisation pour chacun des objectifs et des indicateurs de rendement clés.
- Le bureau de GRE travaillera avec les unités d'exploitation à l'amélioration et à la normalisation des processus de gestion et de présentation des risques pour les projets d'investissement dans l'ensemble de l'organisation.
- Des ateliers de formation plus approfondis sur la GRE, plus particulièrement sur l'évaluation et la gestion des risques des projets, seront mis sur pied.

L'accent sera davantage mis sur le recours à l'analyse quantitative dans le processus actuel de gestion des risques, s'il y a lieu.

La haute direction a identifié les risques principaux ci-après susceptibles d'avoir une incidence sur les objectifs et les valeurs de Metrolinx. Se reporter au tableau ci-après. Chaque trimestre, Metrolinx fait rapport au conseil d'administration sur ces risques, y compris les mesures d'atténuation.

Principales composantes de gestion du risque

PRINCIPALES COMPOSANTES	DESCRIPTION
Leadership à l'échelle régionale et pertinence du Grand projet	La crédibilité du plan de transport régional est maintenue si les projets proposés sont menés à bien conformément au plan, ce qui assure le soutien des intervenants.
Financement soutenu	Metrolinx doit pouvoir compter sur un financement continu et suffisant afin de poursuivre ses activités et ses programmes d'immobilisations à venir.
Gestion et gouvernance des intervenants	Une surveillance de la gouvernance de l'organisation de même qu'une définition claire des rôles et des responsabilités des intervenants sont nécessaires afin que Metrolinx atteigne ses objectifs.
Gestion des exigences des intervenants	Une compréhension et une communication claires de tous les objectifs sont nécessaires afin de répondre aux exigences des intervenants en matière de budget et de calendrier des projets.
Mise en œuvre de PRESTO	Le déploiement du système de cartes tarifaires en vue de son intégration chez les différents fournisseurs de services de transport doit faire l'objet d'une gestion efficace afin que le calendrier à l'égard duquel la société s'est engagée soit respecté.
État de préparation des infrastructures de l'UP Express	La gestion des nombreux projets interdépendants au sein de l'organisation et sur le corridor ferroviaire de Georgetown South est un facteur de réussite essentiel en ce qui a trait à l'UP Express.
Mise en place du transport en commun rapide	La gestion efficace des intervenants du projet est essentielle pour assurer une mise en œuvre réussie du programme, y compris le recours à des modes de financement et d'approvisionnement alternatifs.
Main-d'œuvre	La gestion efficace de la main-d'œuvre est essentielle à l'atteinte des résultats commerciaux.
Satisfaction de la clientèle	Des services ferroviaires fiables ainsi que des communications rapides et efficaces sont indispensables afin de permettre à Metrolinx de respecter son engagement en ce qui concerne la charte des passagers.
Protection des renseignements de la société	Le risque lié aux renseignements doit être atténué et la conformité en matière de protection des renseignements doit être judicieusement prise en compte dans le cadre des activités et des projets de la société.
Exécution des programmes	Le volume et la complexité des projets ainsi que les exigences des intervenants doivent faire l'objet d'une gestion efficace afin que les projets soient réalisés à temps, dans les limites du budget, conformément à la portée et à la qualité exigées.
Sécurité et protection de la société	La sécurité et la protection des passagers et de la population sont essentielles, comme le mentionne Metrolinx dans son engagement à respecter la charte des passagers.

Gestion du rendement et indicateurs de rendement clés

Metrolinx évalue l'efficacité de ses programmes selon un certain nombre de perspectives.

- À l'échelle régionale, Metrolinx évalue l'efficacité de ses programmes selon les habitudes de déplacement et la part revenant à chacun des modes de transport, de même qu'en fonction des avantages économiques et en matière de transport de ses investissements dans le transport en commun dans la RGTH.
- Metrolinx évalue son efficacité par rapport à sa vision, à son mandat et à ses objectifs clés en mettant en œuvre une série de mesures et de cibles de rendement à vérifier en fonction des objectifs établis.

Sur le plan de l'exploitation, le service d'autobus, le service ferroviaire et le service à la clientèle sont tous assortis d'une solide série de mesures de rendement dont se sert Metrolinx pour évaluer les quatre éléments suivants :

- Satisfaction de la clientèle/service à la clientèle
- Rentabilité
- Efficience du service
- Efficacité du service

Ces mesures font l'objet d'un suivi en fonction des résultats historiques de Metrolinx, puis les résultats sont comparés à ceux d'autres sociétés du secteur au Canada et aux États-Unis. Depuis 2011-2012, Metrolinx fait équipe avec ses homologues canadiens, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) de Montréal et TransLink de Metro Vancouver, pour échanger des renseignements sur les mesures de rendement et les indicateurs de rendement clés et établir une relation de travail qui permettra d'élaborer des stratégies afin de relever les défis que présente le secteur.

Ratios de recouvrement

Metrolinx a recours au **ratio de recouvrement des coûts d'exploitation** (ce qui exclut les activités d'UP Express et de PRESTO) à titre d'indicateur clé de la performance financière. Le ratio de recouvrement des coûts d'exploitation, qui correspond au total des re venus (à l'exclusion des subventions d'exploitation, des subventions, de la vente d'actifs et des revenus extraordinaires) sur le total des coûts d'exploitation, est une mesure représentative de l'efficience et de l'efficacité des activités d'une agence de transport. Metrolinx compare ses ratios de recouvrement à ses résultats historiques et à des indices de référence du secteur. Par le passé, Metrolinx a toujours eu l'un des meilleurs ratios de recouvrement parmi ses homologues nord-américains. Le ratio de recouvrement des coûts d'exploitation était de 75,6 % en 2013-2014, ce qui correspond à une légère baisse par rapport aux exercices précédents, mais reflète l'augmentation de la prestation de service hors pointe du Réseau GO, qui aura un ratio de recouvrement des coûts d'exploitation plus bas.

Coefficient d'imputation des coûts indirects : Le coefficient d'imputation des coûts indirects correspond au pourcentage des coûts indirects liés au soutien par rapport aux coûts d'exploitation. Pour l'exercice 2013-2014, le coefficient d'imputation des coûts indirects de 8,7 % s'est révélé légèrement supérieur au taux budgété de 8,4 %, ce qui était comparable au coefficient d'imputation des coûts indirects normalisé de l'exercice précédent. Cette augmentation est attribuable au recours aux services généraux dans le but de soutenir la réalisation des initiatives organisationnelles, comme la stratégie de placement, et la dotation du programme d'immobilisations.

Compétitivité du Réseau GO : D'un point de vue économique, le Réseau GO demeure un choix de prédilection pour les usagers du transport en commun dans la RGTH. Voyager avec le Réseau GO correspond à environ 38 % du total des coûts associés à une voiture, c'est-à-dire l'essence, le stationnement, l'entretien et les pneus. De plus, le coût moyen au kilomètre en voiture est de 0,50 $ (0,92 $ si les coûts de propriété fixes sont inclus), alors que pour le transport en commun, le coût est de 0,19 $ le kilomètre.

Ces statistiques sont fondées sur la durée moyenne d'un trajet selon les données récentes de l'ACTU. En outre, une analyse récente du temps de déplacement a révélé qu'en période de pointe en après-midi, les trajets effectués avec le Réseau GO sont habituellement de 10 % à 30 % plus rapides qu'en voiture. Le Réseau GO continue d'offrir un service en tout confort et un mode de transport agréable et concurrentiel aux passagers.

Coût par passager : Le coût par passage correspond aux coûts d'exploitation moyens nécessaires pour amener les passagers d'un point d'embarquement vers une destination, et il est mesuré en fonction du nombre d'embarquements requis pour un aller seulement. Au cours de l'exercice 2013-2014, le coût par passage (à l'exclusion des services de PRESTO et de l'UP Express) était de 8,40 $, soit un montant supérieur au coût par passage de 7,48 $ en 2012-2013. L'introduction d'un nouveau service ainsi que le maintien des initiatives liées à la fiabilité et au service à la clientèle sont les principaux facteurs expliquant cette augmentation.

Total des revenus par employé

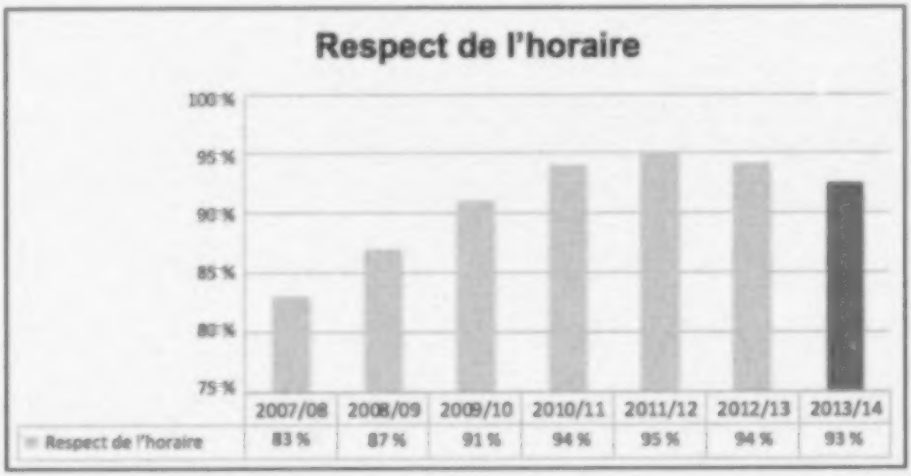
Le **total des revenus par employé** constitue l'un des indicateurs de rendement de Metrolinx pour évaluer l'efficacité de l'organisation à créer davantage de valeur. Il s'agit d'un indicateur de la productivité mesuré en divisant le total des revenus par le nombre total d'employés. Le nombre d'employés a été comptabilisé en fonction des équivalents temps plein (ETP) au 31 mars 2014, un employé à temps plein étant considéré comme 1 ETP, et un employé à temps partiel, comme 0,5 ETP. Les employés contractuels et les postes vacants sont exclus du calcul des ETP. En 2013-2014, le total des revenus par employé était de 162 172 $, en légère baisse par rapport à 163 000 $ en 2012-2013. Cette tendance reflète l'augmentation du service en période creuse et la fin de semaine par le Réseau GO.

Satisfaction de la clientèle

Metrolinx comprend l'importance du service à la clientèle et de la satisfaction de la clientèle, de même que leur incidence sur l'achalandage et la performance financière. L'unité commerciale de service à la clientèle de Metrolinx met en œuvre un vaste ensemble de paramètres pour évaluer le rendement de l'organisation relativement à la prestation du service à la clientèle. Parmi les indicateurs de rendement clés utilisés par le service à la clientèle, mentionnons le respect de l'horaire, la sécurité, la communication d'information aux usagers pour bien les tenir au courant, le service en tout confort et l'efficacité. Les résultats de ces indicateurs sont présentés sur le site Web du Réseau GO et sont mis à jour régulièrement.

Respect de l'horaire

Le ***respect de l'horaire*** constitue l'un des indicateurs clés de Metrolinx pour évaluer la fiabilité du service et la satisfaction de la clientèle. Pour l'ensemble de l'exercice, l'indicateur de respect de l'horaire a été de 93 %, en légère baisse par rapport à 94 % à l'exercice précédent. L'organisation a réussi à atteindre ce haut niveau de rendement malgré les rudes conditions hivernales.



METROLINX

An agency of the Government of Ontario
Une agence du gouvernement de l'Ontario

Le 26 juin 2014

Responsabilité de la direction quant aux informations financières

La direction de Metrolinx et le conseil d'administration sont conjointement responsables des états financiers et de toute autre information présentée dans lesdits états financiers. Les états financiers ont été préparés par la direction conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public. Lorsqu'il est approprié de le faire, certains montants des états financiers sont fondés sur les meilleurs jugements ou les meilleures estimations de la direction.

La direction a créé et maintient des processus de contrôle du management et des finances, des systèmes d'information et des pratiques de management, visant à offrir une garantie raisonnable de fiabilité des renseignements financiers produits. Des audits internes ont été menés afin d'évaluer les systèmes et les pratiques de management; des rapports ont été présentés au comité d'audit du conseil.

Le conseil d'administration de Metrolinx, par le truchement du comité d'audit, veille à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière de contrôle interne et d'information financière. Ce comité révise les états financiers et le rapport du vérificateur externe.

Les états financiers ont été vérifiés par Deloitte s.r.l. , le vérificateur externe nommé par Metrolinx. La responsabilité du vérificateur externe est d'émettre un avis fondé sur son audit. l'audit est mené conformément aux normes de vérifications canadiennes généralement reconnues. Le rapport du vérificateur décrit la portée de l'examen du vérificateur et son opinion.

Pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2014, il incombait au conseil d'administration de Metrolinx, par l'entremise du comité d'audit, de veiller à ce que la direction se soit acquittée de ses responsabilités en matière de contrôle interne et de communication de l'information financière. Le comité rencontre régulièrement la direction, le vérificateur interne et Deloitte s.r.l. afin de s'assurer que chaque groupe s'est acquitté de ses responsabilités respectives. Le comité révise les états financiers avant de faire une recommandation d'approbation au conseil d'administration. Deloitte s.r.l. avait un accès direct et complet au comité d'audit, avec et sans la présence de la direction, pour discuter de leur audit et de leurs constatations quant à l'intégrité de l'information financière de Metrolinx communiquée et à l'efficacité du système de contrôles internes.

Bruce McCuaig
Président et chef de la direction

Robert Siddall, CPA, CA
Directeur financier

CANADA'S 10 MOST ADMIRED CORPORATE CULTURES 2012

97 Front Street West
Toronto, Ontario, Canada M5J 1E6

97, rue Front Ouest
Toronto, Ontario, Canada M5J 1E6

États financiers de

Metrolinx

31 mars 2014

Metrolinx
31 mars 2014

Table des matières

Rapport de l'auditeur indépendant 1-2

État de la situation financière 3

État des résultats 4

État de l'évolution de l'actif net 5

État des gains et pertes de réévaluation 6

État des flux de trésorerie 7

Notes complémentaires 8-23

Deloitte.

Deloitte S.E.N.C.R.L./s.r.l.
5140 Yonge Street
Suite 1700
Toronto (Ontario) M2N 6L7
Canada

Tél. : 416-601-6150
Téléc. : 416-601-6151
www.deloitte.ca

Rapport de l'auditeur indépendant

À l'intention des membres de Metrolinx,

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de Metrolinx, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2014 et les états des résultats, des gains et pertes de réévaluation, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifiions et réalisions l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Metrolinx au 31 mars 2014, ainsi que des résultats de ses activités, de ses gains et pertes de réévaluation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Deloitte S.E.N.C.R.L./s.r.l.

Comptables professionnels agréés, comptables agréés
Experts-comptables autorisés
Le 26 juin 2014

Metrolinx

État de la situation financière
au 31 mars 2014

(en milliers de dollars)

	2014	2013 (Données retraitées – note 3)
	$	$
Actif		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 5)	439 958	403 111
Débiteurs (note 8)	158 146	100 046
Apports à recevoir de la province d'Ontario (note 11)	133 884	-
Apports à recevoir du gouvernement du Canada	13 458	13 940
Pièces de rechange et fournitures	6 484	3 480
Charges payées d'avance	22 728	15 768
	771 638	536 345
Fonds détenus pour la province d'Ontario (note 6)	46 667	46 667
Apports à recevoir de la province d'Ontario – à long terme (note 11)	-	62 359
Immobilisations (note 7)	9 739 344	8 156 336
Dépôts sur terrain (note 9)	145 048	65 074
Avances sur projets d'investissement (note 9)	139 389	204 432
Bail à long terme (note 10)	28 207	28 534
Actif dérivé (note 19)	612	98
	10 870 885	9 099 845
Passif		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 11)	709 838	471 585
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO (note 5)	23 975	17 297
Dette envers la province d'Ontario	-	9 664
	733 810	498 516
Avance reçue de la province d'Ontario (note 6)	46 667	46 667
Dette à long terme (note 11)	-	62 359
Apports reportés afférents aux immobilisations (note 12)	7 979 748	6 558 917
Passif au titre des prestations de retraite complémentaires (note 14)	53 563	49 653
Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs (note 15)	96 844	89 613
	8 910 630	7 305 725
Engagements (note 18)		
Éventualités (note 20)		
Actifs nets		
Actifs nets investis en immobilisations (note 16)	2 044 015	1 868 925
Actifs nets investis dans le bail à long terme	28 207	28 534
Actifs nets grevés d'une affectation interne (note 17)	26 332	26 332
Insuffisance des actifs nets	(138 911)	(127 769)
	1 959 643	1 794 022
Gains (pertes) de réévaluation cumulé(e)s	612	98
	10 870 885	9 099 845

Au nom du conseil,

_____, administrateur

_____, administrateur

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

État des résultats
pour l'exercice clos le 31 mars 2014

(en milliers de dollars)

	2014	2013 (Données retraitées – note 3)
	$	$
Revenus		
Revenus d'exploitation	**430 777**	385 157
Apport de la province d'Ontario	**161 480**	120 538
Revenu de placement	**7 746**	6 602
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations (note 12)	**291 147**	244 387
Gain sur la cession d'immobilisations	**246**	417
	891 396	757 101
Charges		
Fournitures et services	**44 602**	32 872
Entretien du matériel	**73 804**	60 626
Installations et voies	**87 872**	77 711
Main-d'œuvre et avantages sociaux	**220 866**	199 185
Exploitation ferroviaire et des autobus	**184 685**	153 877
Amortissement des immobilisations	**296 198**	249 730
Amortissement d'un actif au titre du bail à long terme	**327**	327
	908 354	774 328
Excédent des charges sur les revenus	**(16 958)**	(17 227)

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

État de l'évolution de l'actif net
pour l'exercice clos le 31 mars 2014

(en milliers de dollars)

	Investis en immobilisations (note 16)	Investis dans le bail à long terme	Actifs nets grevés d'une affectation interne (note 17)	Insuffisance	2014 Total	2013 (Données retraitées – note 3) Total
	$	$	$	$	$	$
Solde au début	**1 866 925**	**28 534**	**26 332**	**(127 769)**	**1 794 022**	1 654 539
Excédent des charges sur les revenus	-	-	-	(16 958)	(16 958)	(17 227)
Amortissement (déduction faite de l'amortissement porté aux revenus)	(5 372)	(327)	-	5 699	-	-
Actifs apportés par la province d'Ontario (note 21c)	18 095	-	-	-	18 095	18
Acquisitions de terrains, déduction faite des dépôts	82 368	-	-	-	82 368	140 027
Ajustement à la juste valeur de terrains	720	-	-	-	720	-
Cession de terrains	(117)	-	-	117	-	-
Dépôt sur terrain	81 396	-	-	-	81 396	16 665
Solde à la fin	2 044 015	28 207	26 332	(138 911)	1 959 643	1 794 022

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

État des gains et pertes de réévaluation pour l'exercice clos le 31 mars 2014

(en milliers de dollars)

	2014	2013
	$	$
Solde au début	98	-
Gains (pertes) non réalisé(e)s attribuables aux éléments suivants :		
Contrats d'achat à terme de carburant (note 19)	612	98
Montants reclassés dans l'état des résultats		
Contrats d'achat à terme de carburant (note 19)	(98)	-
Gains (pertes) de réévaluation net(te)s	514	98
Solde à la fin	612	98

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

État des flux de trésorerie
pour l'exercice clos le 31 mars 2014

(en milliers de dollars)

	2014	2013 (Données retraitées – note 3)
	$	$
Activités d'exploitation		
Excédent des charges sur les revenus	**(16 958)**	(17 227)
Amortissement des immobilisations et du bail à long terme	**296 525**	250 057
Gain sur la cession d'immobilisations	**(246)**	(417)
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	**(291 147)**	(244 387)
Avantages sociaux futurs, déduction faite des paiements	**11 142**	10 906
	(684)	(1 068)
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement		
Débiteurs	**23 863**	(16 782)
Pièces de rechange et fournitures	**(2 984)**	(282)
Charges payées d'avance	**(6 960)**	(4 600)
Créditeurs et charges à payer	**3 240**	402
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO	**6 678**	10 857
	23 153	(11 473)
Activités d'investissement en immobilisations		
Achat d'immobilisations	**(1 561 255)**	(1 512 264)
Produit de la cession d'immobilisations	**683**	1 068
Dépôt sur terrain	**(81 396)**	(16 665)
Avances sur projets d'investissement	**(139 369)**	(204 432)
	(1 781 337)	(1 732 293)
Activités de financement		
Subventions reçues pour l'acquisition de terrains	**163 765**	156 691
Apports de capital	**1 631 266**	1 769 764
	1 795 031	1 926 455
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	**36 847**	182 689
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début	**403 111**	220 422
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin	**439 958**	403 111
Information supplémentaire sur les flux de trésorerie		
Activités d'investissement en immobilisations sans effet de trésorerie		
Variation des créditeurs et charges à payer à l'égard des immobilisations	**235 041**	82 869
Variation de la dette à long terme au titre des immobilisation et de l'apport à recevoir de la province	**(62 359)**	52 097
Actifs apportés par la province d'Ontario (note 21c)	**18 095**	18
Activités de financement sans effet de trésorerie		
Apports de capital à recevoir/à payer	**(143 066)**	110 224
Coûts irrécupérables liés aux projets, recouvrables de la CTT, transférés des travaux en cours aux débiteurs	**78 963**	-

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

Notes complémentaires

31 mars 2014

(en milliers de dollars)

1. Nature des activités

Metrolinx est un organisme d'État relevant du ministère des Transports de l'Ontario (le « MTO »), constitué sans capital-actions et exonéré d'impôts sur les bénéfices en vertu de l'article 149(1) (d) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada).

Metrolinx a été créée en vertu des articles de la *Loi de 2006 sur la Régie des transports de la région du grand Toronto*, laquelle a été promulguée le 24 août 2006. Le 14 mai 2009, le projet de loi 163 a été promulgué, modifiant la *Loi de 2006 sur la Régie des transports de la région du grand Toronto*, qui a été renommée *Loi de 2006 sur Metrolinx*. Le mandat de Metrolinx consiste à diriger la coordination, la planification, le financement et le développement d'un réseau de transport multimodal intégré pour la région du Grand Toronto et de Hamilton (la « RGTH »). Adoptant une démarche régionale, Metrolinx amène la province, les municipalités et les organismes de transport locaux à trouver des solutions de transport à long terme qui sont viables sur les plans économique et environnemental.

Réseau GO est une division de Metrolinx qui exploite un réseau de transport interrégional composé de couloirs d'autobus et de couloirs ferroviaires intégrés. Le service de réseau d'autobus et de réseau ferroviaire dessert principalement les collectivités de la région du Grand Toronto et de Hamilton, y compris les villes de Toronto et de Hamilton, les régions de Halton, de Peel, de York et de Durham, les comtés de Simcoe, de Dufferin et de Wellington, les villes de Barrie, de Guelph, de Kitchener et de Niagara Falls et la municipalité de Bradford-West Gwillimbury.

L'Union Pearson Express, une division de Metrolinx, est responsable de la construction et de l'exploitation d'un service ferroviaire express haute qualité reliant des plaques tournantes du transport au Canada, soit la gare Union, au centre-ville de Toronto, et l'aéroport international Toronto Pearson. Metrolinx s'est vu confier le mandat de construire l'Union Pearson Express et d'en être le propriétaire-exploitant, en juillet 2010.

PRESTO, une division de Metrolinx, a créé et exploite le système tarifaire PRESTO, une carte tarifaire électronique qui permet aux usagers de passer sans difficulté d'un système de transport en commun à un autre. Actuellement, la carte PRESTO vise huit agences de transport dans la RGTH, 14 stations de la CTT (la carte devrait être offerte pour l'ensemble de la CTT d'ici 2016) ainsi que l'ensemble du réseau OC Transpo à Ottawa.

2. Sommaire des principales méthodes comptables

Présentation des états financiers

Ces états financiers ont été préparés par la direction conformément aux normes comptables pour les organismes sans but lucratif du secteur public, lesquelles sont publiées par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public.

Instruments financiers

Les instruments financiers sont des actifs financiers ou des passifs financiers de Metrolinx qui, de façon générale, lui fournissent le droit de recevoir de la trésorerie ou un autre actif financier d'une autre partie, ou font en sorte qu'elle doit payer de la trésorerie ou d'autres actifs financiers à une autre partie.

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

Instruments financiers (suite)

Tous les instruments financiers présentés à l'état de la situation financière de Metrolinx sont classés comme suit :

Trésorerie	Coût après amortissement
Équivalents de trésorerie	Coût après amortissement
Débiteurs	Coût après amortissement
Apports à recevoir de la province d'Ontario	Coût après amortissement
Apports à recevoir du gouvernement du Canada	Coût après amortissement
Fonds détenus pour la province d'Ontario	Coût après amortissement
Apports à recevoir de la province d'Ontario – à long terme	Coût après amortissement
Actif dérivé	Juste valeur
Créditeurs et charges à payer	Coût après amortissement
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO	Coût après amortissement
Dette envers la province d'Ontario	Coût après amortissement
Avance reçue de la province d'Ontario	Coût après amortissement
Dette à long terme	Coût après amortissement

Les coûts de transaction liés aux actifs évalués à la juste valeur sont passés en charges lorsqu'ils sont engagés.

La juste valeur de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des débiteurs, des apports à recevoir de la province d'Ontario, des apports à recevoir du gouvernement du Canada, des créditeurs et charges à payer, des portefeuilles électroniques de la carte PRESTO et de la dette envers la province d'Ontario de Metrolinx se rapproche de leur valeur comptable en raison de la nature à court terme de ces instruments financiers. La juste valeur des autres instruments financiers se rapproche de leur valeur comptable, sauf indication contraire, selon les cours du marché que Metrolinx peut consulter pour des instruments financiers assortis de risques, de durées et de dates d'échéance similaires.

La juste valeur représente le montant qui serait échangé entre des parties agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence, et la meilleure indication de ce montant est le prix coté sur un marché, le cas échéant. Les justes valeurs de Metrolinx sont estimées par la direction, laquelle se fonde en général sur les conditions du marché à un moment précis. Les estimations sont de nature subjective et elles impliquent des incertitudes et l'exercice d'une bonne part de jugement.

Metrolinx a conclu des contrats visant du carburant diesel afin de gérer les risques liés au prix du carburant diesel. Ces contrats contiennent des dérivés comptabilisés à la juste valeur. Le gain ou la perte non réalisé sur les dérivés est comptabilisé dans l'état des gains et pertes de réévaluation.

Metrolinx ne détient pas, ni n'émet, d'instruments financiers dérivés à des fins de transaction ou de spéculation, et des contrôles sont en place pour détecter et empêcher ces activités.

Dépréciation des instruments financiers

La direction examine chaque année ses instruments financiers pour déterminer s'ils ont subi une dépréciation durable. Les pertes nettes durables sur chaque instrument financier sont comptabilisées à titre de perte dans l'état des résultats au moment où l'on détermine qu'un instrument financier a subi une dépréciation « durable ».

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les fonds en caisse, les soldes bancaires, déduction faite des découverts bancaires, et les placements à court terme très liquides dont l'échéance est d'au plus trois mois.

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

Pièces de rechange et fournitures

Les pièces de rechange et les fournitures sont comptabilisées au coût ou à la valeur nette de réalisation, selon le moins élevé des deux montants. Le coût est déterminé au moyen de la méthode du coût moyen pondéré.

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût. Le coût d'une immobilisation inclut tous les coûts directement liés à l'acquisition, à la construction, à la mise en valeur ou à l'amélioration de l'immobilisation. Les salaires et les avantages sociaux des membres du personnel qui participent directement à l'acquisition, à la mise en valeur ou à la construction d'une immobilisation sont inclus dans le coût de l'immobilisation.

Metrolinx a adopté une approche fondée sur l'ensemble de l'immobilisation afin de capitaliser et d'amortir ses immeubles et son matériel lié aux trains et aux autobus. En vertu de cette approche, tous les composants liés à la structure d'une immobilisation (éclairage, ascenseurs, climatisation, etc.) sont amorties sur une durée de vie utile calculée pour l'ensemble de l'immobilisation.

Si la mise en valeur ou la construction d'une immobilisation est abandonnée ou reportée à une date indéterminée, les coûts déjà capitalisés sont passés en charges, à moins que l'immobilisation puisse être utilisée à d'autres fins ou que la récupération des coûts auprès d'un tiers puisse être raisonnablement estimée et qu'il soit probable que le recouvrement repose sur des ententes connexes.

Amortissement

Metrolinx calcule l'amortissement des diverses catégories d'actifs sur leur durée de vie utile estimative selon la méthode de l'amortissement linéaire, comme suit :

Immeubles, y compris les abribus et les loges de changeurs	5 à 20 ans
Améliorations locatives	Durée du bail
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	20 à 25 ans
Améliorations aux installations d'emprise du chemin de fer	20 ans
Travaux de voie et installation	20 ans
Autobus, y compris les autobus à deux étages	10 ans
Aires de stationnement	20 ans
Matériel informatique et logiciels	5 à 10 ans
Sauts-de-mouton	50 ans
Autres, y compris le mobilier et l'équipement	3 à 12 ans

Les travaux en cours comprennent les frais directement liés à la construction et à la mise en valeur. L'amortissement n'est comptabilisé que lorsque la construction est pratiquement terminée et que l'actif est prêt à être utilisé à des fins productives.

Bail à long terme

Le bail à long terme représente le montant payé d'avance dans le cadre du bail à l'égard de la gare Union. Le montant est amorti selon la méthode de l'amortissement linéaire sur 100 ans, soit la durée du contrat majorée d'une période de renouvellement.

Avantages sociaux futurs

Metrolinx offre des prestations de retraite par l'entremise du Régime de retraite des employés municipaux de l'Ontario (« OMERS »). Les charges de la période correspondent aux cotisations obligatoires pour la même période.

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

Metrolinx offre des prestations de retraite complémentaires calculées au moyen de la méthode de répartition des prestations, laquelle reflète les prestations prévues pour les services rendus jusqu'à maintenant. Les ajustements découlant des modifications apportées au régime d'avantages sociaux, les écarts entre les résultats et les prévisions et les modifications apportées aux hypothèses sont amortis dans les résultats sur la durée résiduelle moyenne de la période de service des salariés actifs. Le coût des services passés est porté en charges lorsqu'il est engagé.

Metrolinx offre également d'autres avantages sociaux futurs calculés au moyen de la méthode de répartition des prestations, laquelle reflète les prestations prévues pour les services rendus jusqu'à maintenant. Les ajustements découlant des modifications apportées au régime d'avantages sociaux, les écarts entre les résultats et les prévisions et les modifications apportées aux hypothèses sont amortis dans les résultats sur la durée résiduelle moyenne de la période de service des salariés actifs. Le coût des services passés est porté en charges lorsqu'il est engagé.

Revenus liés aux services de transport en commun

Les revenus sont comptabilisés lorsque le service de transport est rendu.

Apports

Metrolinx suit la méthode du report pour comptabiliser les apports. Les apports non affectés, y compris les subventions de fonctionnement, sont comptabilisés comme revenus dans la période à laquelle ils se rapportent.

Les apports reportés afférents aux immobilisations correspondent aux fonds reçus aux fins de l'acquisition d'immobilisations. Ces apports reportés sont comptabilisés à titre de revenus au cours de la période d'amortissement des immobilisations à laquelle ils se rapportent.

Actifs nets grevés d'une affectation interne

Les actifs nets grevés d'une affectation interne constituent une source de financement pour les obligations futures prévues et procurent une certaine souplesse en cas d'incertitudes. Toutes les réserves sont approuvées par le conseil d'administration et sont présentées à l'état de la situation financière à titre d'actifs nets.

Contrats de vente ou d'achat d'un élément non financier

Metrolinx utilise des contrats d'achat à terme de carburant diesel afin de fixer les frais d'exploitation futurs engagés. Ces instruments dérivés sont comptabilisés à l'état de la situation financière à titre d'actif ou de passif et sont évalués à la juste valeur. La variation de la juste valeur des instruments dérivés est comptabilisée dans l'état des gains et pertes de réévaluation.

Utilisation d'estimations

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants de l'actif et du passif présentés et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels présentés à la date des états financiers ainsi que sur les montants des revenus et des charges indiqués au cours de la période considérée. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations. Les éléments qui font l'objet d'estimations importantes sont l'amortissement des immobilisations, certains passifs à payer, le passif au titre des prestations de retraite complémentaires et d'autres avantages sociaux futurs.

Futures prises de position faisant autorité en comptabilité

Le nouveau chapitre SP 3260, intitulé « Passif au titre des sites contaminés », établit des normes sur la façon de comptabiliser, d'évaluer et de présenter un passif au titre de l'assainissement de sites contaminés. Ce chapitre sera en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1er avril 2014. Metrolinx a entamé l'évaluation de l'incidence de cette norme.

3. Ajustements d'exercices antérieurs

Au cours de l'exercice considéré, les ajustements suivants ont été apportés aux exercices antérieurs :

a) Amortissement des immobilisations

Metrolinx a déterminé que certaines immobilisations n'étaient pas amorties sur leur durée de vie utile estimative exacte et a corrigé l'erreur de façon rétrospective au cours de l'exercice considéré. Cette modification a donné lieu à une augmentation de 10 717 $ du solde d'ouverture des immobilisations et des apports reportés afférents aux immobilisations au 1er avril 2012.

Cette modification a également donné lieu à une réduction de 7 292 $ de l'amortissement des immobilisations et de l'amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations dans l'état des résultats pour l'exercice clos le 31 mars 2013 et à une augmentation de 7 292 $ des immobilisations et des apports reportés afférents aux immobilisations.

b) Reclassement des immobilisations

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2013, Metrolinx a classé de façon erronée les ajouts aux immobilisations relatifs au lien ferroviaire Union Pearson, ces immobilisations ayant été classées dans les terrains plutôt que dans les sauts-de-mouton, travaux de voie et installation. Comme le projet est en cours, ce reclassement n'a eu aucune incidence sur les immobilisations; néanmoins, comme les terrains sont comptabilisés directement dans les actifs nets, un ajustement a dû être apporté aux actifs nets et aux apports reportés afférents aux immobilisations.

La correction a donné lieu à une augmentation de 62 358 $ des apports reportés afférents aux immobilisations et à une diminution correspondante de 62 358 $ des actifs nets au 31 mars 2013.

Le tableau qui suit résume l'incidence de la correction sur l'état de la situation financière au 31 mars 2013 :

	Solde présenté précédemment 31 mars 2013	Ajustement	Référence	Solde ajusté au 31 mars 2013
	$	$		$
Immobilisations	8 138 327	18 009	a)	8 156 336
Apports reportés afférents aux immobilisations	6 478 550	80 367	a) et b)	6 558 917
Actifs nets	1 856 380	(62 358)	b)	1 794 022

3. Ajustements d'exercices antérieurs (suite)

Rapprochement de l'excédent des charges sur les revenus

Le tableau qui suit résume l'incidence de la correction sur l'état des résultats pour l'exercice clos le 31 mars 2013 :

	Solde présenté précédemment 31 mars 2013	Ajustement	Référence	Solde ajusté au 31 mars 2013
	$	$		$
Revenus				
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	251 679	(7 292)	a)	244 387
Charges				
Amortissement des immobilisations	257 022	(7 292)	a)	249 730
Excédent des charges sur les revenus	(17 227)	–		(17 227)

4. Instruments financiers et gestion du risque

Les actifs et les passifs financiers de Metrolinx sont exposés aux risques suivants :

Risque de crédit

Metrolinx est exposée à un risque de crédit en raison de ses débiteurs. La direction est d'avis que le risque est négligeable puisque la plupart des débiteurs proviennent des gouvernements fédéral, provincial et municipaux et d'organismes sur lesquels ils exercent un contrôle.

Risque de taux d'intérêt

Metrolinx n'est pas exposée à un risque de taux d'intérêt important lié à ses passifs à long terme, car ceux-ci sont principalement contractés avec des parties liées et ils ne portent pas intérêt.

Autre risque de prix

Metrolinx consomme du carburant diesel et est donc touchée par la fluctuation du prix du pétrole brut. Toute fluctuation éventuelle du prix du pétrole brut pourrait avoir une incidence importante sur les frais liés aux services de transport. Ce risque peut être atténué, à l'occasion, au moyen de contrats d'achat à terme pour le carburant diesel servant à fixer les frais d'exploitation futurs engagés par Metrolinx relativement à son utilisation de carburant diesel.

5. Soldes de portefeuilles électroniques PRESTO

Les soldes de portefeuilles électroniques PRESTO, totalisant un montant de 23 975 $ (17 297 $ en 2013), ont été inclus dans le poste Trésorerie et équivalents de trésorerie. Les soldes de portefeuilles électroniques sont détenus au nom des titulaires de carte de transport, et un élément de passif est donc comptabilisé à l'état de la situation financière.

6. Fonds détenus pour la province d'Ontario

En 2007, l'ancienne Régie des transports en commun du grand Toronto (le « Réseau GO ») a reçu une subvention d'un montant de 46 667 $ de la province d'Ontario. Ce montant devait être utilisé au titre de la participation de la Commission de transport de Toronto (la « CTT ») au projet GTA Farecard. La CTT n'a pas encore respecté les exigences relatives à la réception de ces fonds. Par conséquent, les fonds détenus par Metrolinx et l'obligation à l'égard de la province sont présentés de façon distincte à l'état de la situation financière.

7. Immobilisations

			2014	2013 (Données retraitées – note 3)
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
	$	$	$	$
Terrain	1 780 064	–	1 780 064	1 675 812
Immeubles	686 534	315 493	371 041	352 027
Améliorations locatives	34 068	26 689	7 379	3 788
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	1 514 721	465 955	1 048 766	987 619
Améliorations aux installations d'emprise du chemin de fer	1 184 799	517 276	667 523	704 282
Sauts-de-mouton, travaux de voie et installation	928 412	307 014	621 398	583 388
Travaux en cours	4 186 869	–	4 186 869	3 204 270
Autobus	336 489	186 731	149 758	142 284
Aires de stationnement	596 963	154 260	442 703	259 808
Matériel informatique et logiciels	560 577	153 490	407 087	203 452
Autres	148 042	91 286	56 756	39 606
	11 957 538	2 218 194	9 739 344	8 156 336

Les travaux en cours comprennent les éléments suivants :

	2014	2013
	$	$
Expansion du couloir ferroviaire	1 535 334	958 800
Gare Union	318 827	247 120
Parc ferroviaire	491 340	387 615
Système PRESTO	117 177	223 884
Transport en commun léger et rapide et service d'autobus rapides	1 218 960	865 443
Divers	505 231	521 408
	4 186 869	3 204 270

Les travaux en cours ont trait à des projets qui devraient être mis en service dans un horizon de un an à six ans.

8. Débiteurs

a) Les débiteurs comprennent les éléments suivants :

	2014	2013
	$	$
TVH recouvrable	55 522	62 400
Coûts recouvrables liés à PRESTO	4 505	7 088
Coûts irrécupérables liés aux projets, recouvrables de la CTT	78 963	–
Autres débiteurs	16 156	30 558
	155 146	100 046

b) Les débiteurs comprennent un montant de 78 963 $ (néant en 2013) lié à la conception du couloir de transport en commun léger et rapide Scarborough de la Ville de Toronto engagé par Metrolinx au 31 mars 2014 et ne comprennent pas les coûts liés à toute modification ou annulation de contrats avec des tiers fournisseurs. Le 8 octobre 2013, le conseil municipal de la Ville de Toronto a voté en faveur du remplacement du réseau de transport en commun léger et rapide en cours de construction en vertu de l'entente-cadre par le métro de Scarborough. La Ville de Toronto a accepté de rembourser Metrolinx pour les dépenses engagées à l'égard du réseau de transport en commun léger et rapide de Scarborough, y compris tous les coûts éventuels liés au contrat relatif au fournisseur des véhicules du réseau de transport en commun léger et rapide. Par conséquent, les coûts engagés à ce jour ont été reclassés des travaux en cours aux débiteurs.

9. Avances sur projets d'investissement

Metrolinx a conclu des protocoles d'accord avec le Réseau des transports urbains rapides de la région de York (le « YRRTC »), la municipalité régionale de York (la « Région de York »), la Ville de Toronto et la Commission de transport de Toronto (la « CTT »). Les protocoles d'accord décrivent les projets, les coûts prévus et les responsabilités de toutes les parties prenantes. Les protocoles d'accord définissent également les frais admissibles et les droits de propriété des projets précisés dans les accords. Le 14 avril 2011, une entente-cadre a été conclue avec le YRRTC et la Région de York. Celle-ci couvre les frais admissibles qui ont été et qui seront engagés pour construire la voie rapide pour autobus. Le protocole d'accord établi avec la Ville de Toronto et la CTT a été prolongé jusqu'au 30 septembre 2012 ou jusqu'à la date à laquelle Metrolinx, la CTT et la Ville auront conclu des accords juridiques définitifs, selon la première de ces dates. Une entente-cadre a été signée avec la CTT et la Ville de Toronto le 28 novembre 2012. Celle-ci porte sur les coûts de la construction des couloirs de transport en commun léger et rapide d'Eglington, de Finch West et de Sheppard East et du couloir de transport en commun rapide de Scarborough.

Dans le cadre de ces accords, des avances ont été versées à la Région de York et à la Commission de transport de Toronto afin de leur fournir un fonds de roulement pour des dépôts sur terrain totalisant 67 713 $ (62 752 $ en 2013) et pour des coûts liés à d'autres projets totalisant 139 369 $ (204 432 $ en 2013) en vue de financer les projets de mise en valeur entrepris par la Région de York et la Commission de transport de Toronto au nom de Metrolinx. Les dépôts sur terrain susmentionnés concernent l'obtention future de servitudes perpétuelles requises pour l'exploitation de la voie rapide de la Région de York. Les avances sur projets d'investissement doivent être détenues dans un compte distinct et tout intérêt cumulé sera appliqué au projet.

9. Avances sur projets d'investissement (suite)

Au 31 mars 2014, Metrolinx avait dépensé environ 1 484,1 M$ (1 204,1 M$ en 2013) relativement à ces projets, y compris les montants suivants qui ont été avancés en prévision des coûts devant être engagés jusqu'au 30 juin 2014 et des dépôts liés aux servitudes perpétuelles futures.

	2014	2013
	$	$
Région de York	191 104	245 440
Commission de transport de Toronto	15 978	21 744
	207 082	267 184
Autres dépôts	77 335	2 322
	284 417	269 506

10. Bail à long terme

			2014	2013
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
	$	$	$	$
Bail, gare Union	32 704	4 497	28 207	28 534

11. Dette à long terme

Metrolinx et Infrastructure Ontario ont conclu un contrat de conception, de construction et de financement de 140 063 $ avec Airlinx Transit Partners Inc. pour la conception et la construction du projet de liaison ferroviaire d'Union Pearson. Le montant prévu au contrat sera payable après l'atteinte du stade du quasi-achèvement, ce qui devrait se faire d'ici le 31 juillet 2014. Au 31 mars 2014, un montant de 122 635 $ avait été comptabilisé en fonction des travaux achevés à la clôture de l'exercice et est inclus au poste Créditeurs et charges à payer. Au 31 mars 2013, un montant de 62 359 $ avait été comptabilisé en fonction des travaux achevés à la clôture de l'exercice et était inclus au poste Dette à long terme. Un apport correspondant d'un montant de 122 635 $ a été comptabilisé et inclus au poste Apports à recevoir de la province d'Ontario (62 359 $ en 2013, inclus au poste Apports à recevoir de la province d'Ontario – à long terme).

12. Apports reportés afférents aux immobilisations

Les variations des apports reportés afférents aux immobilisations pour l'exercice se présentent comme suit :

	2014	2013 (Données retraitées – note 3)
	$	$
Solde au début	6 558 917	5 091 667
Apports reçus ou à recevoir au cours de la période pour l'acquisition d'immobilisations		
Province d'Ontario	1 675 947	1 679 079
Municipalités	33 311	27 877
Gouvernement du Canada	2 718	4 681
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(291 147)	(244 387)
Solde à la fin	7 979 746	6 558 917

Metrolinx a réalisé une insuffisance de fonds dans le financement municipal lié à son programme d'immobilisations. La province a fourni un financement temporaire de 216 148 $ (204 327 $ en 2013) afin de combler l'insuffisance de fonds de l'exercice considéré. Le montant cumulé s'établit à 802 276 $. La province travaillera en collaboration avec ses partenaires municipaux pour trouver une solution à l'insuffisance de fonds.

13. Cotisations au régime de retraite

Metrolinx offre des prestations de retraite à la presque totalité de ses salariés permanents par l'entremise du Régime de retraite des employés municipaux de l'Ontario (« OMERS »). Le montant passé en charges au titre des cotisations au régime de retraite pour l'exercice clos le 31 mars 2014 s'élève à 17 874 $ (16 736 $ en 2013).

14. Passif au titre des prestations de retraite complémentaires

Réseau GO ayant été intégré à la province en 2002, les salariés syndiqués et non syndiqués ont demandé à la province de corriger les écarts des prestations à verser aux salariés de Réseau GO. En 1999, lorsque Réseau GO a été transféré de la province à la Commission des services du grand Toronto, les régimes provinciaux ont été gelés et un nouveau régime a été établi dans le cadre d'OMERS. Il a été convenu que Réseau GO était responsable de l'obligation au titre du régime de retraite et, par conséquent, Réseau GO a procédé à une évaluation actuarielle en date du 1er avril 2013. Les éléments des états financiers découlant de l'évaluation ont été déterminés conformément au chapitre 3250 du *Manuel du secteur public*. Les charges du régime comptabilisées au cours de l'exercice s'élèvent à 4 512 $ (4 903 $ en 2013).

Le coût des prestations complémentaires pour le régime de retraite est établi d'après des calculs actuariels selon la méthode des prestations projetées au prorata des services. Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées a été établi en fonction du rendement des obligations provinciales de l'Ontario. L'écart actuariel est amorti sur la durée résiduelle moyenne de la période de service des salariés actifs.

14. Passif au titre des prestations de retraite complémentaires (suite)

Les données concernant le régime de prestations de retraite complémentaires de Metrolinx se détaillent comme suit :

	2014	2013
	$	$
Obligation au titre des prestations constituées	60 169	57 970
Juste valeur des actifs du régime	1 118	1 414
Situation de capitalisation – déficit du régime	59 051	56 556
Perte actuarielle nette non amortie	(5 488)	(6 903)
Passif au titre des prestations constituées	53 563	49 653

Le tableau suivant présente de l'information sur l'obligation au titre des prestations constituées.

	2014	2013
	$	$
Obligation au titre des prestations constituées au début	57 970	55 411
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 474	1 790
Intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 064	2 046
Prestations versées	(900)	(719)
Perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées	(439)	(558)
Obligation au titre des prestations constituées à la fin	60 169	57 970

La charge de retraite se détaille comme suit :

	2014	2013
	$	$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 474	1 790
Intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 064	2 046
Rendement réel des actifs du régime	(3)	(2)
Écart entre le rendement prévu et le rendement réel des actifs du régime	3	2
Amortissement de la perte actuarielle	974	1 067
	4 512	4 903

Les actifs du régime, par catégorie, se présentent comme suit :

	2014	2013
	%	%
Trésorerie investie	–	19
Trésorerie déposée auprès de l'Agence du revenu du Canada	100	81
	100	100

14. Passif au titre des prestations de retraite complémentaires (suite)

Le tableau suivant présente d'autres informations concernant le régime de prestations de Metrolinx.

	2014	2013
	$	$
Cotisations de l'employeur	600	1 400
Prestations versées	900	719

Les hypothèses actuarielles importantes adoptées pour évaluer les obligations au titre des prestations de retraite complémentaires du régime de retraite de Metrolinx se présentent comme suit :

Taux d'actualisation	3,9 %	(3,5 % en 2013)
Augmentation du taux de croissance de la rémunération	3 %	(3 % en 2013)
Taux d'inflation par année	2 %	(2 % en 2013)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service	6 ans	(8 ans en 2013)

15. Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs

Metrolinx offre un régime d'assurance vie et de soins de santé postérieur à l'emploi, ainsi que des prestations de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (la « CSPAAT ») et des indemnités de départ des retraités. Le régime n'est pas capitalisé et exige des cotisations nominales des salariés. La presque totalité des salariés actifs à temps plein est admissible aux régimes d'assurance vie et de soins de santé. Un nombre limité de salariés est admissible aux indemnités de départ.

La date d'évaluation des actifs du régime et des obligations au titre des prestations constituées est le 31 mars de chaque année. L'évaluation actuarielle la plus récente des autres avantages sociaux futurs a eu lieu le 31 mars 2014. L'évaluation a été réalisée conformément aux normes de l'Institut canadien des actuaires. Les postes des états financiers découlant de l'évaluation se fondent sur le chapitre 3255 du *Manuel du secteur public*. Les avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite comptabilisés au cours de l'exercice se chiffrent à 9 875 $ (9 316 $ en 2013).

Le coût des avantages sociaux postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite est établi d'après des calculs actuariels selon la méthode des prestations projetées au prorata des services à l'aide de l'âge de départ à la retraite des employés et de l'estimation des coûts liés aux soins de santé. Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées a été établi en fonction du rendement des obligations provinciales de l'Ontario. L'écart actuariel est amorti sur la durée résiduelle moyenne de la période de service des salariés actifs. Le coût des services passés est porté en charges lorsqu'il est engagé.

Les données concernant les avantages sociaux postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite de Metrolinx se présentent comme suit :

	2014	2013
	$	$
Obligation au titre des prestations constituées	112 285	110 342
Juste valeur des actifs du régime	–	–
Situation de capitalisation – déficit du régime	112 285	110 342
Perte actuarielle nette non amortie	(15 441)	(20 729)
Passif au titre des prestations constituées	96 844	89 613

15. Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs (suite)

Les données concernant l'obligation au titre des prestations constituées se présentent comme suit :

	2014	2013
	$	$
Obligation au titre des prestations constituées au début	110 342	102 469
Coût des services rendus au cours de l'exercice	4 155	3 930
Intérêt sur l'obligation au titre des prestations constituées	3 999	3 810
Prestations versées	(2 643)	(1 915)
Écart actuariel sur l'obligation au titre des prestations constituées	(3 568)	2 048
Obligation au titre des prestations constituées à la fin	112 285	110 342

Les données concernant la charge au titre des avantages sociaux postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite se présentent comme suit :

	2014	2013
	$	$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	4 155	3 930
Intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	3 999	3 810
Amortissement de la perte actuarielle	1 721	1 576
	9 875	9 316

Les hypothèses actuarielles importantes adoptées pour évaluer les obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite de Metrolinx se présentent comme suit :

Taux d'actualisation des avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite	4 % (3,6 % en 2013)
Taux d'actualisation pour les obligations de la CSPAAT	3,4 % (3,05 % en 2013)
Taux d'actualisation pour les indemnités de départ des retraités	3 % (2,8 % en 2013)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service pour les avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite	15 ans (14 ans en 2013)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service pour les obligations de la CSPAAT	10 ans (10 ans en 2013)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service pour les indemnités de départ des retraités	7 ans (7 ans en 2013)
Augmentation du taux de croissance de la rémunération	3 % (3 % en 2013)
Taux d'inflation par année	2 % (2 % en 2013)
Taux tendanciel initial moyen pondéré des coûts des soins de santé	5,6 % (6,5 % en 2013)
Taux tendanciel final moyen pondéré des coûts des soins de santé	4,3 % (4,3 % en 2013)
Augmentation des prestations pour soins dentaires	4 % (4 % en 2013)

16. Actifs nets investis en immobilisations

	2014	2013 (Données retraitées – note 3)
	$	$
Immobilisations	9 739 344	8 156 336
Dépôts sur terrain	145 048	65 074
Avances sur projets d'investissement	139 369	204 432
Moins les apports reportés afférents aux immobilisations utilisés pour l'acquisition d'immobilisations	(7 979 746)	(6 558 917)
	2 044 015	1 866 925

17. Actifs nets grevés d'une affectation interne

Les actifs nets grevés d'une affectation interne s'établissent comme suit :

	2014	2013
	$	$
RDIFM	21 051	21 051
Obligation au titre de l'emploi	889	889
Maintien d'une autoassurance	2 013	2 013
Stabilisation	2 379	2 379
	26 332	26 332

L'établissement d'une réserve de restructuration pour les dépenses en immobilisations et de fonctionnement des municipalités (« RDIFM ») vise à soutenir le financement des dépenses importantes en immobilisations.

L'établissement d'une réserve d'obligation au titre de l'emploi vise à soutenir le financement général des obligations liées à l'emploi de Metrolinx.

L'établissement d'une réserve de maintien d'une autoassurance vise à soutenir le financement de toute demande relative à la tranche de maintien d'autoassurance du programme d'assurance de Metrolinx.

L'établissement d'une réserve de stabilisation vise à soutenir le financement des variations des budgets de fonctionnement et d'immobilisations de Metrolinx d'un exercice à l'autre.

18. Engagements

a) Les paiements minimaux au titre de contrats de location-exploitation pour les cinq prochaines années s'établissent comme suit :

	$
2015	20 620
2016	19 466
2017	18 307
2018	17 301
2019	17 049
Par la suite	214 267
	307 010

18. Engagements (suite)

b) Metrolinx a également engagé un montant d'environ 4,2 G$ pour divers projets d'immobilisations et diverses acquisitions.

c) La prestation d'une partie importante des services offerts par Metrolinx est assurée par des parties externes. Ces services sont régis par les ententes conclues avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (le « CN »), le Chemin de fer Canadien Pacifique (le « CP »), Bombardier Inc., PNR Rail Works Inc. (« PNR »), Toronto Terminals Railway Ltd. (« TTR »), ainsi que par un certain nombre d'ententes de service de moindre importance. Metrolinx a conclu les ententes importantes suivantes, qui représentent un montant d'environ 176 000 $ par année :

i) Convention d'exploitation maîtresse avec le CN prenant fin le 31 mai 2016.
ii) Convention de navette avec le CP prenant fin le 31 décembre 2014.
iii) Contrat d'entretien du matériel avec Bombardier prenant fin le 31 mai 2023.
iv) Contrat visant les équipages de train avec Bombardier prenant fin le 31 mai 2023.
v) Contrat d'entretien courant des voies et des signaux avec PNR prenant fin le 30 juin 2016.
vi) Entente de service de gestion du couloir ferroviaire avec TTR prenant fin le 30 juin 2016.

d) Au 31 mars 2014, Metrolinx avait des lettres de crédit en cours totalisant 28 $ (59 $ en 2013).

19. Contrats d'achat à terme de carburant diesel

Au 31 mars 2014, Metrolinx avait quatre ententes à prix fixe en cours visant l'achat de 16,1 millions de litres de carburant diesel à des prix se situant entre 0,8692 $ et 0,8800 $ le litre. La variation de 612 $ (98 $) de la juste valeur des instruments dérivés a été comptabilisée à titre de gain non réalisé dans l'état des gains et pertes de réévaluation.

20. Éventualités

Diverses poursuites ont été intentées contre Metrolinx pour des incidents survenus dans le cours normal de ses activités. La direction a étudié ces réclamations et a établi les provisions nécessaires. Dans les cas où l'issue d'un litige ne peut pour l'instant être déterminée, le règlement sera comptabilisé lorsque l'on déterminera que le litige fera probablement l'objet d'un règlement et que le montant de ce dernier peut être déterminé.

21. Opérations et soldes entre apparentés

Au cours de l'exercice, Metrolinx a conclu les opérations suivantes avec des apparentés :

a) Le ministère des Transports de l'Ontario, la Société du Partenariat ontarien de marketing touristique, Infrastructure Ontario et Ontario Northland ont facturé à Metrolinx des montants respectifs de 1 319 $ (1 438 $ en 2013), de 47 $ (24 $ en 2013), de 21 539 $ (5 900 $ en 2013) et de 3 161 $ (1 362 $ en 2013) au cours de l'exercice en contrepartie de services rendus. De plus, Infrastructure Ontario a facturé 60 276 $ (62 359 $ en 2013) à titre de dépenses en immobilisations liées au contrat de conception, de construction et de financement pour le projet de liaison ferroviaire d'Union Pearson, comme il a été décrit à la note 11. Au 31 mars 2014, les créditeurs et charges à payer et la dette à long terme comprenaient des montants de 22 $ (821 $ en 2013), de 132 522 $ (64 031 $ en 2013) et de 2 695 $ (néant en 2013) dus respectivement au ministère des Transports de l'Ontario, à Infrastructure Ontario et à Ontario Northland.

b) Au cours de l'exercice, Metrolinx a facturé à Ontario Northland et à la Société du Palais des congrès du Toronto métropolitain des montants respectifs de 175 $ (145 $ en 2013) et de 13 $ (13 $ en 2013) au titre de la prestation de services. Au cours de l'exercice, Metrolinx a facturé un montant de néant (574 $ en 2013) à Ontario Northland pour la vente d'immobilisations. Au 31 mars 2014, les débiteurs comprenaient un montant de 574 $ (574 $ en 2013) dû par Ontario Northland.

21. Opérations et soldes entre apparentés (suite)

c) Au 1er avril 2013, le ministère des Transports de l'Ontario avait transféré à ses entités gouvernementales apparentées des actifs à la juste valeur plutôt qu'à la valeur comptable nette constatée par le Ministère. Au cours de l'exercice, Metrolinx a acheté six parcelles cadastrales du Ministère pour la somme de néant. Le transfert a été traité à titre d'apport de la province équivalant à la juste valeur de ces actifs d'une valeur de 18 095 $. Au cours de l'exercice 2013, Metrolinx a acheté une parcelle cadastrale du ministère des Transports de l'Ontario pour la somme de néant. Le transfert a été traité à titre d'apport de la province équivalant à la valeur comptable nette de cet actif entretenu par le Ministère, laquelle s'élevait à 18 $.

Les opérations dont il est fait mention aux notes 21a) et 21b) sont évaluées à la valeur d'échange, qui est le montant de la contrepartie établie et acceptée par les apparentés. Les apports d'immobilisations de la province sont comptabilisés à leur juste valeur.

Les soldes qui sont exigibles de la province d'Ontario ou qui sont à verser à cette dernière sont présentés de manière distincte à l'état de la situation financière. Ces montants ne portent pas intérêt et ne sont assortis d'aucune modalité de remboursement particulière.

22. Garanties

Dans le cours normal de ses activités, Metrolinx conclut des ententes qui satisfont à la définition de garantie.

a) Dans le cours normal de ses activités, Metrolinx a conclu des conventions qui prévoient des indemnisations en faveur de tiers, comme des contrats d'achat et de vente, des ententes de confidentialité, des lettres de mission avec des conseillers et des consultants, des ententes d'impartition, des contrats de location, des conventions sur les technologies de l'information et des ententes de service. Ces conventions d'indemnisation pourraient obliger Metrolinx à dédommager les contreparties des pertes subies en raison du non-respect de déclarations faites et de règlements, ou relativement à des poursuites judiciaires ou des sanctions prévues par la loi qu'elles pourraient subir en raison de l'opération. Les conditions de ces garanties ne sont pas expressément définies, et l'on ne peut effectuer d'estimation raisonnable du montant maximal d'un éventuel remboursement.

b) Une indemnisation a été accordée à tous les administrateurs et dirigeants de Metrolinx, notamment à l'égard de tous les coûts nécessaires au règlement des poursuites ou des actions en justice occasionnés par leur association avec Metrolinx, sous réserve de certaines restrictions. Metrolinx a souscrit une assurance de responsabilité civile pour les administrateurs et les dirigeants, afin de réduire le coût d'éventuelles poursuites ou actions en justice. La durée de l'indemnisation n'est pas explicitement définie, mais elle se limite à la période au cours de laquelle la partie indemnisée agit à titre de fiduciaire, d'administrateur ou de dirigeant de Metrolinx. Le montant maximal éventuellement payable ne peut être raisonnablement estimé.

La nature de ces ententes d'indemnisation empêche Metrolinx d'effectuer une estimation raisonnable du risque maximal, en raison de la difficulté d'évaluer le montant de l'obligation résultant de l'imprévisibilité des événements futurs et de la couverture illimitée offerte aux contreparties.

Par le passé, Metrolinx n'a effectué aucun paiement important aux termes de ces ententes d'indemnisation ou d'ententes similaires et, par conséquent, aucun montant n'a été comptabilisé relativement à ces ententes.

23. Chiffres correspondants

Certains des chiffres correspondants de l'exercice précédent ont été reclassés pour que leur présentation soit conforme à celle de l'exercice considéré.

METROLINX

Une agence du gouvernement de l'Ontario

Nous construisons le transport en commun.

Photo prise par Nicole Silva

Metrolinx
97 Front Street West
Toronto, Ontario
M5J 1E6

Téléphone : 416.869.3600
Télécopieur : 416.869.3525
www.metrolinx.com

METROLINX
An agency of the Government of Ontario